



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU
VASA YRKESHÖGSKOLA
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Panu Leinonen

KAPPALETAVARAKULJETUKSIEN HAASTEET KANSAINVÄLISESSÄ MERILIIKENTEESSÄ

Liiketalous ja matkailu

2014

TIIVISTELMÄ

Tekijä	Panu Leinonen
Opinnäytetyön nimi	Kappaletavarakuljetuksien haasteet kansainvälisessä meriliikenteessä
Vuosi	2014
Kieli	Suomi
Sivumäärä	60 + 1 liite
Ohjaaja	Leena Pommelin-Andrejeff

Opinnäytetyön tarkoituksena oli selvittää kappaletavarakuljetuksien haasteista meriviennissä. Työ käsittelee ainoastaan kolmansiin maihin tapahtuvaa vientiä. Työskennellessä huolinta-alan globaalissa yrityksessä työntekijä on päivittäin tekemisissä kappaletavaroiden lähettämisen kanssa. Tutkimuksen tarkoituksena on parantaa yrityksen tietoisuutta mahdollisista tulevaisuuden haasteista sekä näkymistä meriviennissä kolmansiin maihin. Työ on kirjoitettu lähinnä huolitsijan näkökulmasta katsottuna.

Opinnäytetyö on jaettu kolmeen eri osioon: johdantoon, teoriaan sekä empiiriseen tutkimukseen. Tutkimuksen teoriaan on koottu hyödyllinen tieto huolitsijalle päivittäiseen työhön huolinta-alalla. Osiossa on käsiteltyä niin logistiikkaa, merivientiä, kappaletavarakuljetuksia, huolintaa sekä tullausta. Työn empiirinen osuus koostuu haastatteluiden avulla saaduista tuloksista ja niiden perusteella luoduista johtopäätöksistä.

Tehtyjen haastatteluiden perusteella selvitettiin kappaletavarakuljetuksien haasteita meriviennissä niin nykypäivänä kuin mahdollisesti tulevaisuudessakin. Haastattelut ovat suoritettu kvalitatiivisilla teemahaastatteluilla. Haastatteluihin osallistui yhteensä viisi huolinta-alalla työskentelevää asiantuntijaa.

Tutkimukseni teoria- ja empiriaosuuden pohjalta voidaan todeta, että kappaletavarakuljetuksien haasteet meriviennissä suuntautuvat ulkoisiin tekijöihin. Tuloksien perusteella voidaan todeta, että merivienti on hyvin riippuvainen nykypäivän taloustilanteesta, lainasäädöksistä sekä yritysten tuotannoista. Tutkimuksen perusteella voidaan todeta, että merivientialalla tulevien vuosien aikana tullaan näkemään mielenkiintoisia muutoksia, mutta myös uusia mahdollisuuksia. Kilpailu on alalla todella kovaa, eikä se näytä helpottavan tulevaisuudessakaan.

ABSTRACT

Author	Panu Leinonen
Title	Challenges of Global LCL Sea Export
Year	2014
Language	Finnish
Pages	60 + 1 Appendices
Name of Supervisor	Leena Pommelin-Andrejeff

The thesis was written to solve the challenges of less container load in sea export. The thesis was been limited only to third countries. The employee is operating with less container load, while working daily in a global sea export company as a forwarder. The aim of this research was to improve the knowledge of incoming challenges in sea export. This thesis was written by forwarders perspective.

This thesis is divided in three different sections: introduction, theoretical frame work and empirical research. The theoretical part of the research contains useful information from forwarder's point of view in sea freight industry. This section includes information about logistic, sea export, less container load, forwarding and customs clearance. The empirical part of the study consist the results of the interviews and the conclusion made of them.

The main aim of the interviews was to determine the challenges of less container loads in sea export. The interviews were based on today's and the future's issues. All the interviews were made by using qualitative theme interviews. There were five participants who all are professionals in sea forwarding industry.

From the results of the theoretical and empirical study it can be noticed that in sea export the external factors are going to be in a huge role. The biggest future factors in sea export will be the economic situation, legislation and production of the companies. There will be interesting changes coming up in sea export industry as well as new possibilities. The competition in sea export industry is really high at the moment and it is going to be like that in the future as well.

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

1	JOHDANTO.....	3
2	LOGISTIIKKA.....	4
	2.1 Yleistä	4
	2.2 Suomen ulkomaankauppa	5
	2.3 Kuljetukset	7
	2.4 Merikuljetukset	9
	2.5 Kappaletavara- ja konttikuljetukset	10
	2.6 Kappaletavaran kuljetusprosessi	12
	2.7 Laivat	17
	2.8 Kuljetuskustannukset	17
3	HUOLINTA	19
	3.1 Yleistä	19
	3.2 Huolitsijan tehtävät	20
	3.3 Huolintasopimukset	21
	3.4 PSYM – Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset	23
	3.5 Incoterms-toimituslausekkeet	23
4	TULLAUS JA ASIAKIRJAT	27
	4.1 Yleistä	27
	4.2 Tullin asiakkuudet.....	27
	4.3 Tullaus.....	28
	4.4 Vientitullaus.....	29
	4.5 Suora- ja epäsuoravientimenettely	31
	4.6 Kauppalasku ja proformalasku	32
	4.7 Pakkauslista.....	33
	4.8 Konossementti.....	34
	4.9 Alkuperäselvitykset ja todistukset	35
5	MERIVIENNIN RISKITEKIJÄT JA VAKUUTUKSET	37
	5.1 Yleistä	37
	5.2 Talous ja sodankäynti	37

5.3	Ympäristömääräykset ja rikkidirektiivi	38
5.4	Tavarankuljetusvakuutus ja kuljetusvastuuvakuutus	39
5.5	Vakuutusarvo ja vakuutusmaksut	40
6	EMPIIRINEN TUTKIMUS	43
6.1	Yleistä	43
6.2	Tutkimusmenetelmät.....	43
6.3	Haastattelun toteutus	44
6.4	Haastateltavat henkilöt.....	45
6.5	Tutkimustulokset.....	46
7	JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA	54
	LÄHTEET.....	58
	LIITTEET	

1 JOHDANTO

Tämän opinnäytetyön aiheeksi valitsin kansainvälisen meriviennin, koska työskentelen tällä hetkellä kyseisellä alalla ja se kiinnostaa minua erittäin paljon. Halusin rajata aiheen mahdollisimman tarkasti, jotta tutkimus olisi hyödyllinen sekä kohdistettu tiettyyn ongelmaan. Päätin rajata työn aiheen kappaletavarakuljetuksien haasteisiin meriviennissä kolmansiin maihin. Opinnäytetyö on lähtökohtaisesti kirjoitettu huolitsijan näkökulmasta. Työn tarkoituksena on selvittää nykypäivän sekä tulevaisuuden haasteista meriliikenteessä kolmansiin maihin. Opinnäytetyössä ei ole käytetty toimeksiantajana mitään yritystä.

Tutkimuksessani pyrin löytämään vastausta kysymykseen: Mitkä ovat meriviennin haasteet kappaletavarakuljetuksissa nykypäivänä ja tulevaisuudessa? Tavoitteena on tuoda esille kehittämistarpeita ja uhkatekijöitä ennen kaikkea huolitsijan näkökulmasta katsottuna. Tutkimuksen tavoitteena on myös hyödyntää tietoa työssäni merikuljetusalalla, sekä välittää tutkielmassani saama tieto yritykselle, jonka alaisuudessa työskentelen.

Merikuljetukset ja erityisesti merivienti kiinnostavat minua ja haluan oppia niistä lisää jatkuvasti, sekä kehittää itseäni työelämää varten. Minulle aiheen valinta oli lähes itsestäänselvyys, koska työskentelen operatiivisena merivientisuunnittelijana huolinta-alan globaalissa yrityksessä, joka on maailman johtava yritys merikuljetusalalla.

Työn empiirisessä osuudessa tehdään kvalitatiivinen tutkimus, jossa haastatellaan kyseisen alan työntekijöitä, esimiestä sekä huolintaliikkeen meriviennin maajohtajaa. Tarkoituksena on myös haastatella muutamaa asiakasta, jotka käyttävät huolintaliikettä kappaletavaroidensa lähettämiseen. Haastattelujen perusteella laaditaan tämän opinnäytetyön empiirinen osuus. Lopussa pohditaan vielä kehitysideoita sekä jatkotutkimus mahdollisuuksia.

2 LOGISTIikka

2.1 Yleistä

Logistiikkaa on ollut olemassa niin kauan kuin ensimmäisen kerran on alettu vaihtamaan tavaraa tai palvelua ihmiseltä toiselle. Terminä *logistiikkaa* on alettu käyttää vasta 1950-luvulla. Logistiikka käsitteenä on käsitteenä erittäin laaja. Siihen liittyy todella paljon erilaisia vaiheita ja toimintoja, joiden päämääränä oikeiden valintojen ja suunnitelmien ansioista on tuottaa yritykselle merkittävää etua niin kilpailussa kuin tuottavuudessaakin. Nykypäivänä logistiikkaa pidetään yhtenä yrityksen tärkeimmistä toiminnoista, jonka avulla voidaan tuottaa huomattavaa kilpailuetua sekä taloudellisia säästöjä. Logistiikan määritelmässä korostetaan nykypäivänä myös *asiakastarpeita*. Asiakkaiden tarpeiden tunnistaminen ja ennakointi ovatkin hyvin ratkaisevassa asemassa, jotta liiketoiminta olisi kannattavaa ja ennen kaikkea tuloksellista. Lyhyesti sanottuna logistiikka voidaan määritellä materiaalivirran ja informaatiovirran hallinnaksi. (Hörkkö 2010, 52)

Logistiikan päätarkoituksena on parantaa yrityksen tuottoa erilaisilla strategisilla valinnoilla. Sen tarkoituksena on saada tavara lähtöpaikasta määräpaikkaan mahdollisimman kustannustehokkaasti, eli pyrkimällä minimoimaan sen toimintoihin liittyvät menot sekä muut haittatekijät. Materiaalivirtojen ja varastoinnin hallinnan lisäksi logistiikkaan sisältyy myös esimerkiksi rahavirtojenkulkuun liittyvät suunnitelmat, yhteiskuntavastuu, eli ympäristövaikutuksien huomioon ottaminen, sekä informaatiovirran hallintaa (Hörkkö 2010, 52). Huolitsijan näkökulmasta voidaan sanoa, että logistiikan tarkoituksena on materiaalivirtojen ohjaaminen lähtöpisteestä loppuasiakkaalle siten, että tuote on oikeassa paikassa, oikeaan aikaan, oikeassa määrässä ja alkuperäisessä kunnossaan vahingoittumatta. (Tapaninen 2013, 34)

Logistiikka on nykypäivänä elinehto yritysten toiminnalle. Liike-elämä ei pystyisi pyörimään ilman logistiikkaa. *Toimitusketjun* hallinta on yksi logistiikan pääpiirteistä. Toimitusketjun hallinnalla tarkoitetaan materiaalivirran, tietovirran, rahavirran sekä yritysverkostojen ohjaamista ja suunnittelemista. Keskeisenä

tekijänä toimitusketjun toimivuudella on sen rakenne sekä sen jatkuva kehittäminen asiakaslähtöisellä tavalla. (Logistiikan maailma 2014)

Yrityksien miettiessä omalle toiminnalleen parasta *logistiikkastrategiaa* heidän on suunniteltava millä tavalla he voisivat tehdä sen mahdollisimman kannattavasti sekä kustannustehokkaasti. Yksi strategioista voisi olla esimerkiksi sellainen, jossa yritys pyrkii mahdollisimman edulliseen, mutta toimivaan toimintamalliin. Yleensä yritykset eivät pysty heti tekemään valmista strategiaa toiminnalleen, vaan paras vaihtoehto syntyy vasta vuosien kokeilujen jälkeen, jolloin kaikki turha pystytään jättämään tekemättä kustannuksien säästämiseksi. *Kustannusten alentamisstrategiassa* pyritäänkin keskittymään yleensä varastoinnin ja kuljetuskustannuksien minimointiin. Toisena strategisena vaihtoehtona voisi olla esimerkiksi *palvelun laatuun keskittyvä toimintamalli*. Tässä strategiassa kustannukset ovat yleensä hieman korkeammat, mutta yritys luottaa palvelun tason tuovan heille etua nähden muihin kilpailijoihinsa ja sitä kautta pyrkivät tuottamaan enemmän hyötyä ja kilpailuetua itselleen. (Logistiikan maailma 2014)

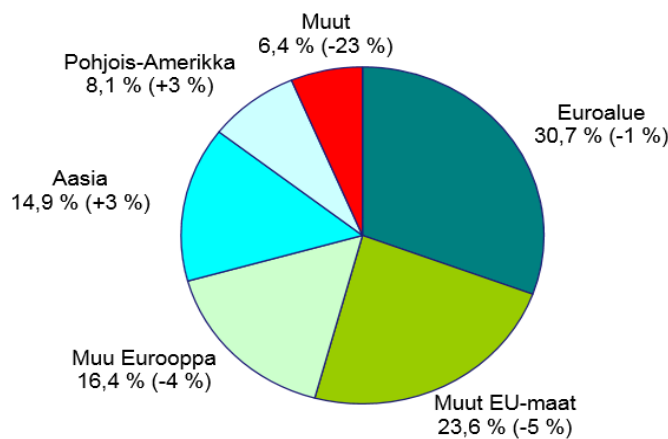
2.2 Suomen ulkomaankauppa

Kansainvälinen kauppa on jo pitkään ollut todella merkittävä osa Suomen talouden kasvua. Voidaankin sanoa, että tehokas ja toimiva logistiikka on Suomelle elinehto. Suomen kotimaanmarkkinat ovat sen verran pienet, että se pakottaa yritykset toimimaan kansainvälisesti nykypäivänä menestyäkseen. Ulkomaankauppa muodostaakin merkittävän osan Suomen bruttokansantuotteesta. Suomen talous on siis hyvin riippuvainen yritysten ulkomaankaupoista. Ulkomaan vienti Suomessa koostuu hyvin pitkälti tavaran viennistä, mutta palveluiden viennin yleistymisen on avannut myös paljon uusia haasteita ja mahdollisuuksia. Huonona puolena tässä tietenkin on työpaikkojen siirtyminen entistä enemmän ulkomaille. (Melin 2013, 10)

Suomalaisten yritysten keskeisempiä kilpailukykytekijöitä on ehdottomasti kansainvälistyminen. Suuret yritykset pyrkivät vahvistamaan omaa kilpailukykyään ja tavoitettavuuttaan suuntaamalla tuotantoaan ulkomaille yhä enemmän. Nykypäivänä suomalaiset pk-yritykset joutuvat hyvin varhaisessa

vaiheessa miettimään rajojen ulkopuolelle tapahtuvaa kauppaa, koska kysyntä kotimaisilla markkinoilla ei vain yksinkertaisesti riitä nykypäivän kovassa kilpailutilanteessa. Tämä taas sopii meille huolitsijoille erittäin mainiosti. Pienten erien lähettäminen on myös yleistynyt jatkuvasti, koska yritykset eivät enää halua pitää suuria varastoja itsellään, vaan ottavat kerralla käyttöön vain sen määrän kuin on suunniteltu tarvittavan. Tämä tarkoittaa sitä, että kappaletavaroiden kuljettaminen vain yleistyy jatkossakin, mikä puolestaan takaa huolitsijoille töitä tulevaisuudessakin. (Ritvanen 2007, 76)

Suomen ulkomaankaupasta EU-alueelle tapahtuu noin 70 prosenttia, josta jopa noin 50 prosenttia koostuu viennistä. Noin 30 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta tapahtuu kolmansiin maihin. Kolmansilla mailla tarkoitetaan niitä maita, jotka eivät kuulu Euroopan Unionin sisäkaupan piiriin. On hyvinkin selvää, että Suomen liityttyä EU:n jäseneksi vuonna 1995 tavaran vapaasti liikkuminen EU:n jäsenmaissa helpotti Suomen tilannetta ulkomaankaupassa huomattavasti. Seuraavassa kuvassa on havainnollistettuna viennin jakauma alueittain vuonna 2013. (Melin 2013, 11)

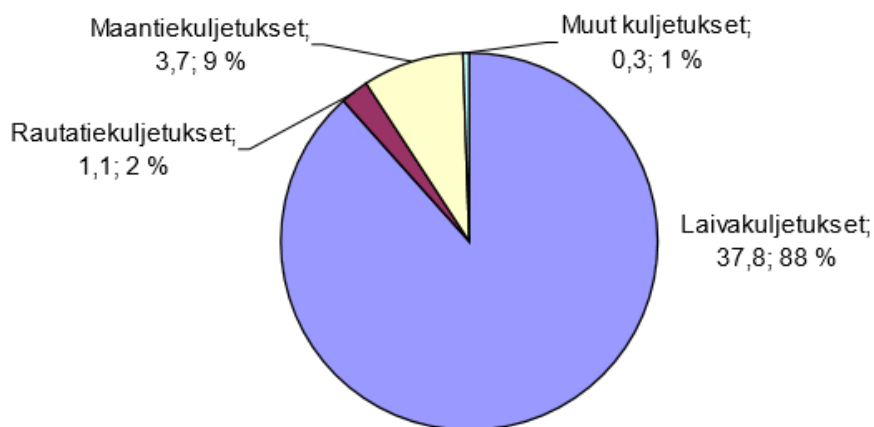


Kuvio 1. Viennin jakauma. (Tulli 2014)

2.3 Kuljetukset

Nykyään Suomen ulkomaankaupasta 88 prosenttia liikkuu merikuljetuksilla. Lentokuljetusten osuus on kokoajan pienentymässä korkeiden kustannuksien vuoksi. Nykypäivän taloudellinen tilanne ajaakin yritykset miettimään edullisinta vaihtoehtoa kulujen säästämiseksi. Tietenkin akuuteissa lähetyksissä lentorahti on ehdottomasti paras vaihtoehto, koska se on huomattavasti nopeampaa kuin meriliikenne. Erilaisilla ajoneuvojen reitityksillä, lähetyksiä yhdistämällä, aikatauluttamisella, sopimuksilla sekä hintaneuvotteluilla yritykset pyrkivät saamaan kuljetuskustannukset alhaisiksi. Yksi mainioista vaihtoehdoista onkin tavaroiden lähettäminen kappaletavarakuljetuksina. *Kappaletavarakuljetuksilla* tarkoitetaan tavarankuljetusmuotoa, jossa tavara lähetetään satamaterminaaliin ja lastataan siellä konttiin. Kyseiset lähetykset ovat lähetyskooltaan yleensä pienempiä erii, kuten jo nimikin kertoo. Kappaletavarakuljetuksissa lähettäjä tai vastaanottaja maksaa kuljetuksesta lähettämänsä tavarankuutioiden ja painon mukaan. (Melin 2013, 194)

Seuraava kuva havainnollistaa hyvin Suomen ulkomaankaupan jakaumaa eri kuljetusmuodoille. Määrät ovat vuoden 2012 Tullihallituksen ulkomaankaupan viennin tilastoinnista.



Kuvio 2. Vuoden 2012 Suomen ulkomaankaupan viennin osuudet eri kuljetusmuodoille. (Tulli 2014)

Kun yritys miettii sopivaa kuljetusvaihtoehtoa lähetykselleen, heidän on tarkasteltava vähintään seuraavia seikkoja:

Kuljetuskustannukset

Pelkän kuljetuskustannuksien lisäksi kuluja koostuu muunmuassa varastoinnista, terminaalimaksuista, polttoainelisistä sekä mahdollisen huolitsijan käytöstä koostuvat kustannukset. Kappaletavaroita kuljetettaessa kulut ovat huomattavasti pienemmät kuin kokonaisia kontteja kuljetettaessa. Tämä johtuu kuutioehdosta, jonka mukaan lähetyksen arvo lasketaan. Tavarán lähettämisen kustannukset vaihtelevat riippuen tavarán painosta ja tilavuudesta. Kappaletavaroita kuljetettaessa maksu koostuu siis viedystä tilasta kontissa. (Vientiopas 2003, 54.)

Tavarán määrä, mitat, paino, pakkaus

Tavarán ollessa esimerkiksi poikkeavan suurikokoinen tai sellaista ainetta, joka vaatii tietyn lämpötilan kuljetuksien aikana, on vaihtoehtoja kuljetukselle karsittava huomattavasti. Erikoiskuljetukset tarvitsevat normaalia poikkeavaa kalustoa kuljettamiseen. Esimerkiksi suurikokoiset moottorit eivät mahdu tavallisiin kuljetuksiin, vaan kyseessä on silloin *leveä kuljetus*, joka täytyy ottaa huomioon liikuttaessa tavaraa. Hinta tavarán kuljetukselle nousee ja kuljetuksen suunnittelu hankaloituu. Tavaraa lähetettäessä on myös tiedostettava mahdolliset terminaalín tai varustamon rajalliset työkalut tavarán lastaamiseen.

Määrämaa

Määrämaa ja sen sijainti vaikuttavat erittäin paljon kuljetusta suunniteltaessa. Tietenkin maissa, joissa ei ole merta lähellä, merikuljetus ei ainakaan ole vaihtoehto, ellei sitä toimiteta lähimpään satamaan ja kuljeteta loppumatkaa maantiekuljetuksena. Kappaletavaroita kuljetettaessa on hyvin yleistä, että huolitsijat buukkaavat tavarán lähimpään satamaan, josta se jatkaa matkaansa maantiekuljetuksena määräpaikkaansa. Kyseessä on tällöin niin sanottu *yhdistelmäkuljetus*. Määrämaan liikenneverkosto vaikuttaa erittäin paljon kuljetusta suunniteltaessa. (Vientiopas 2003, 53.)

Aikataulu

Kappaletavarakuljetuksia tehdessä aikataulut eivät yleensä ole kiireisiä. Merivienti ei ole tavarantoimituksessa nopein vaihtoehto, mutta todennäköisesti kustannustehokkain. Toimitettaessa tavaraa Suomesta esimerkiksi New Yorkiin, Yhdysvaltoihin, tavara kulkee merellä noin kolmekymmentä päivää. Aikataulut voivat tietenkin myös vaihdella ja viivästyksiä saattaa ilmaantua niin huonon sään, kuin aluksien kunnostuksen vuoksi. Huolitsijan velvollisuutena on pitää asiakkaansa ajantasalla lähetetyn tavarantoimituksen aikatauluista. Jos laivojen aikatauluihin tulee muutoksia, saa huolitsija siitä ilmoituksen varustamoilta, joka puolestaan ilmoittaa asiasta toimeksiantajalleen. Aikatauluista on tottakai hyvä pitää kiinni, koska mahdollisista viivästyksistä voidaan joissain tapauksissa veloittaa maksua. (Vientiopas 2003, 54.)

2.4 Merikuljetukset

Merikuljetusten määrä maailmanlaajuisessa kaupankäynnissä on erittäin merkittävä, koska kansainvälisessä meriliikenteessä vallitsee vapaa kilpailu. Maantieteellisen sijaintimme ansiosta Suomen ulkomaankaupan kuljetukset perustuvat hyvin pitkälti merikuljetuksiin. Suurissa merikuljetuksen kuljetuserissä yksikkökustannukset ovat melko alhaiset. (Karhunen 2007, 56)

Noin 80 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta tapahtuu merikuljetuksina. Matkustajaliikenteen kasvu on tuonut myös mahdollisuuksia tavarantoimitukselle. Suomella ei ole juurikaan merikuljetuksiin omia aluksia, vaan suurin osa käytettävistä kuljetusaluksista on ulkomaalaisia. Suomen ulkomaankaupasta vain noin 30 prosenttia kuljetetaan suomalaisilla aluksilla. Tämä johtuu yksinkertaisesti kauppalaivaston korkeasta ylläpidon kustannuksista eikä Suomen valtio tue taloudellisesti omaa kauppalaivastoaan monen muun maan valtion tavoin. (Melin 2013, 194) (Karhunen 2007, 57)

Suomessa kilpailu varustamoiden välillä on yllättävän vähäistä. Tämä johtuneekin hyvin pitkälti siitä, että varustamot ovat erikoistuneet kaikki omalle osaamisalalleen. *Viking Line* ja *Eckerö Line* ovat erikoistuneet

matkustajaliikenteeseen Ruotsin ja Viron välillä, kun puolestaan *Finnlines ja Bore* ovat erikoistuneet teollisuusalan kuljetuksiin. *Containerships* on erikoistunut Euroopan sisäisiin konttikuljetuksiin, kun taas *ESL shipping* kuivaan irtolastiin. *Langh ship* taas puolestaan on erikoistunut teräksen kuljettamiseen. (Tapaninen 2013, 26)

Vaikka suomalaisten varustamoiden välillä näyttäisi olevan vähäistä kilpailua, tulevat heidän pahimmat kilpailijat kuitenkin maamme ulkopuolelta. Nykyaikainen globaali taloustilanne mahdollistaa ulkomaalaisten varustamoiden kilpailemisen myös Suomen ulkomaanviennissä. He näyttävätkin pystyvän tarjoamaan edullisempaan hintaan merikuljetuksia kaikkialle maailmassa. Koska Suomen varustamot ovat pääosin keskittyneet vain Itämeren liikenteeseen ja merikuljetuskalusto on suuruudeltaan hyvin pieni, ei ole siis ihme, että noin 70 prosenttia suomen meriviennistä ulkomaille tapahtuu ulkomaalaisten varustamoiden avulla. (Tapaninen 2013, 27)

Merirahtiliikenne voidaan jakaa kolmeen eri kuljetusjärjestelmään. Järjestelmät ovat: *Hakurahtiliikenne, sopimusliikenne ja linjaliikenne*. Sopimusliikenteessä kaupan osapuolet sopivat keskenään kuljetuksen vaihtoehtoista. Sopimusliikenteestä puhutaan yleensä silloin, kun kyseessä on massatavaroiden kuljettaminen. Linjaliikenteellä taas tarkoitetaan laivojen kulkua sovitun reitin sekä aikataulun mukaisesti. Aikataulut voivat muuttua parista päivästä viikkoon viivästyksien kuten huonon sään vuoksi, mutta linjaliikenteessä tarkoitus nimenomaan on pyrkiä pitämään kiinni ennalta vahvistetuista aikatauluista ja reiteistä. Linjaliikenteelle on hyvin keskeistä, että eri varustamot tekevät yhteistyötä. Linjaliikenteen asiakirjana käytetään konossementtia, josta löytyvät varustamon kuljetusehdot. Hakurahtiliikenteellä taas tarkoitetaan vastakohtaa linjaliikenteestä, eli tavaroiden kuljettamista ilman säännönmukaista aikataulua tai reittiä. (Melin 2013, 197)

2.5 Kappaletavara- ja konttikuljetukset

Kappaletavarakuljetuksilla tarkoitetaan tavaran kuljetusmuotoa, jossa tavara lähetetään satamaterminaaliin ja lastataan siellä konttiin. Kyseiset lähetykset ovat

lähetykskooltaan yleensä pienempiä eriä, niin kuin jo sen nimikin kertoo. Kappaletavarakuljetuksissa lähettäjä tai vastaanottaja maksaa kuljetuksesta lähettämänsä tavaran kuutioiden ja painon mukaan. Normaalisti kappaletavarakuljetukset ovat alle 20 kuutioita suuria. Tämä kuljetusmuoto on erinomainen vaihtoehto yrityksille, jotka lähettävät maailmalle pienempiä lähetyksiä. Se on edullista, nopeaa ja turvallista. Kappaletavarakuljetuksissa varustamot pakkaavat monen eri lähettäjän tavaran yhteiseen merikonttiin, jolloin lähettäjät jakavat yhden kontin kustannukset sen mukaan, kuinka paljon tilavuutta kukin lähettäjä on käyttänyt. Laskutuksessa käytetään kuutioehtoa, jonka avulla painavien lähetyksien paino muutetaan kuutioiksi. $333\text{kg} = 1\text{m}^3$. (Merenkululaitos 2008)

Konttikuljetuksella taas tarkoitetaan kuljetusmuotoa, jossa lähettäjän tavara pakataan jo esimerkiksi heidän varastossaan konttiin, suljetaan, sinetöidään ja se avataan vasta vastaanottajalla. Konttikuljetuksissa lähettäjä tai vastaanottaja maksaa rahdin kokonaisen kontin hinnaston mukaan. Konttikuljetuksissa puhuttaessa TEU:sta (twenty feet equivalent) tarkoitetaan sillä yhtä 20 jalkaa pitkää merikuljetuskonttia. Laivoissa ilmoitetaan myös aluksen kapasiteetti aina TEU:na. Esimerkiksi jos laivan kapasiteetti olisi 1500 TEU:ta, voidaan siihen silloin lastata yhteensä 1500 kappaletta 20 jalkaa pitkiä kontteja. (Melin 2013, 201)

Konttikuljetus on erinomainen vaihtoehto arvotavaroiden kuljetuksiin. Suomessa konttikuljetukset kasvoivatkin 2000-luvulla noin 80 prosenttia. Kasvuun on vaikuttanut esimerkiksi Venäjänkaupan vilkastuminen. Kansainvälisten konttikuljetuksien yleistymisen syyksi on yksinkertaisesti konttikuljetuksien turvallisuus, arvotavarakaupan kasvu, joustavuus, tehokkuus sekä kilpailukykyinen hinta verrattuna muihin kuljetusmuotoihin. Suomen konttiliikenne on lähinnä keskittynyt Helsingin, Porin, Haminan sekä Rauman satamiin. Vielä 2000-luvun alkupuolella Helsingin sataman osuus konttiviennistä oli jopa 40 prosenttia, mutta nykyään se on tasoittunut myös muihin satamiin. (Merenkululaitos 2008)

2.6 Kappaletavaran kuljetusprosessi

Kappaletavarakuljetusten prosessi alkaa siitä, kun asiakas ottaa yhteyttä huolitsijaan ilmoittaakseen lähetettävästä tavarasta. Mikäli asiakasyritys eli lähettäjä ja huolintaliike eivät ole etukäteen solmineet vuosisopimusta lähetettävistä tavaroista, ottaa asiakas yhteyden ensiksi huolintaliikkeen myyjään. Myyjä laatii asiakkaalle tarjouksen kuljetettavasta tavarasta sen määrämään, painon, tilavuuden ja tarvittavien kuljetusten perusteella. Myyjän tehtyä tarjouksen asiakkaalle ja hyväksyttyään sen antavat myyjät lähetyksen hoidettavaksi operatiivisille vientihenkilöille. Mikäli kyseessä on vuosisopimuksella toimiva kauppakumppanuus, asiakas ottaa hyvin yleisesti yhteyttä suoraan operatiiviseen huolitsijaan sähköpostilla. Sopimuksen mukaan tavarán lähettäjä maksaa sovitun summan kappaletavarakuljetuksesta, riippuen määrämäasta ja mahdollisista lisäkuluista. Merirahti lasketaan aina lähetettävän tavarán tilavuuden ja painon perusteella. Esimerkiksi kappaletavaran kuljetus suomesta Montrealiin voidaan sopimuksessa sopia, että hinta olisi 80 euroa per yksi kuutio. (Melin 2013, 201)

Hyvin useasti kappaletavarakuljetuksissa lähetettävä tavara lähetetään vastaanottajan laskuun. Huolitsijan saadessa kauppalaskun tai pakkausluettelon lähettäjältä tulee hänen suunnitella, kuinka tavara saadaan lähettäjältä aina vastaanottajalle asti. Ensiksi on mietittävä tavarán nouto lähettäján varastolta lähtösatamaan, jonka jälkeen miettiä, mistä satamasta mihin satamaan tavara liikkuu merialuksella. Kappaletavaroita kuljetettaessa edullisin vaihtoehto huolitsijan näkökulmasta on käyttää alihankkijoita tavarán noutamiseen asiakkaan varastolta. Huolitsijan tulisi suunnitella paras mahdollinen määräsatama tavarán vastaanottamiselle sekä mahdollinen jatkokuljetus satamaterminaalista maanteitse asiakkaan varastolle. Huolitsijan suunniteltua lähetettävän tavarán reitti, vahvistaa hän asiakkaalleen lähetyksen onnistumisen sekä lähettää heille kirjallisen kuljetusvahvistuksen sekä noutotahtikirjan, mikäli asiakas ei toimita tavaraa itse suoraan terminaaliin. (Merenkulkulaitos 2008)

Reittivaihtoehtoja on tietenkin monia. Seuraavassa on kuvailtuna yksi vaihtoehtoista kappaletavaran kuljetukselle:

Kuljetettaessa kappaletavaroita länteen päin kuten Amerikkaan, lähetykset kootaan kaikki yhteen terminaaliin, josta kaikki samalla viikolla lähtevät kappaletavarakuljetukset pakataan tarvittavaan määrään rekkoja. Rekat lastattuina viikon lähetyksistä kuljetetaan ne maanteitse Belgiassa sijaitsevaan Antwerpenin satamaan. Antwerpenissä ne uudelleen lastataan omiin määrämaihinsa kulkeviin aluksiin. Mentäessä itään kappaletavarakuljetukset kulkevat laivalla ensiksi Singaporen satamaterminaaliin, jossa ne uudelleen lastataan taas määrämaansa perusteella jatkokuljetusta varten. (Merenkulkulaitos 2008)

Ennen tavarán lähtöä maasta, pitää niistä tietenkin tehdä vientiselvitys tullille. Tavarán lähettäjä on vastuussa kauppalaskun tai proformalaskun tekemisestä oikeilla tiedoilla. Huolitsija tekee saamansa laskun perusteella lähetykselle *vientitullauksen sekä konossementin* eli laivausasiakirjan. Kun tarvittavat asiakirjat sekä vahvistukset varustamoille on lähetettyinä, asiakasta voidaan laskuttaa lähetyksestä. Laskutuksen jälkeenkään huolitsijan vastuu lähetyksestä ja sen informoimisesta ei lopu, vaan asiakkaalle on ilmoitettava aina tavarán kuljetukseen liittyvistä mahdollisista viivästymisistä tai jopa lisäkustannuksista. Lisäkustannuksia voi tulla esimerkiksi, mikäli asiakas ei ole pakannut tavaraa merikuljetukseen vaativien standardien mukaisesti. (Merenkulkulaitos 2008)

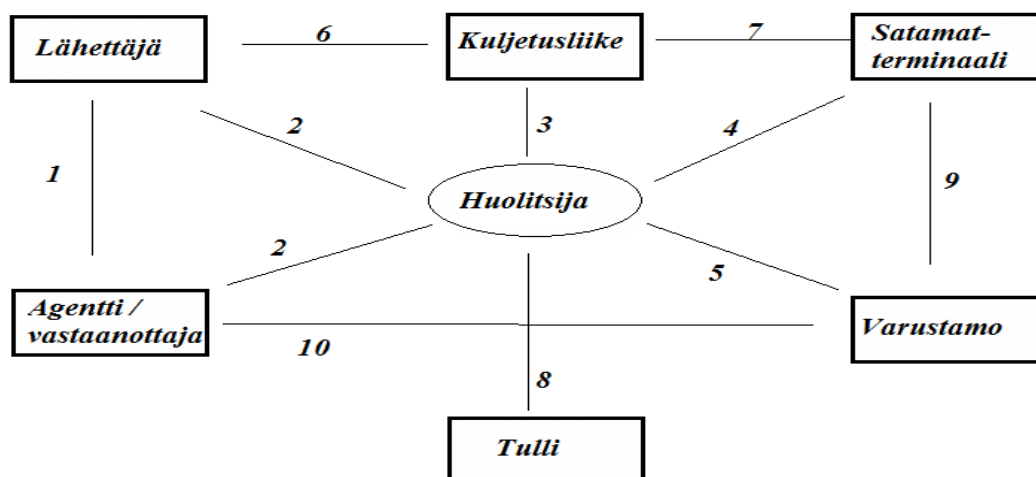
Vientikuljetukset asettavat yleisesti enemmän vaatimuksia tavaroiden pakkauksille kuin kotimaan kuljetukset. Pakkauksille asetettavina perusvaatimuksina voidaankin pitää seuraavia seikkoja kuljetusmuodosta riippumatta:

- Pakkauksen tulee olla tuotteen mukainen
- Pakkauksen tulee kestää iskuja ja kolhuja ja tavarán iskunvaiennus riittävä.
- Kiinnitys ja nostokohdat tulisi merkitä selvästi näkyville pakkauksen käsittelijöitä varten. (Melin 2013, 227.)

Pakkausta suunniteltaessa pitää täytyy ottaa huomioon monia erilaisia tekijöitä. Tärkeimpänä on kuljetuksen aiheuttama rasitus tavaralle. Myös pakkauksen fyysiset ominaisuudet, lainsäädäntö ja kustannustekijät saattavat vaikuttaa pakkauksen tekemiseen. Rasituksia aiheuttavia tekijöitä on yhteensä neljä. Mekaaniset -, ilmastolliset, biologiset ja inhimilliset rasitukset. (Melin 2013, 227.)

Tärkeimpiä pakkaukseen vaikuttavia tekijöitä merikuljetuksissa ovat määräsataman, jatkokuljetuksen ja ilmaston olosuhteet. Talvella tapahtuva lastaus saattaa aiheuttaa kosteusongelman, jos reitti kulkee läpi trooppisten olosuhteiden ja lämpötilaerot voivat olla yli 50 astetta. Kondenssiveden muodostus eli tavarán hikoileminen vaatii sen suojaamisen pakkauksen sisällä, kun taas laivan hikoileminen ja sade- sekä merivesi uhkaavat ulkopuolelta. Merikuljetuksille tärkeintä on pakkauksien kestävyys, ilmatiiveys sekä pakkausmerkinnät. Pakkauksen tulee kestää sen trukilla nostamista ja liikuttamista. Kappaletavarakuljetuksissa tavarán päälle lastaaminen on oltava mahdollista. (Melin 2013, 227.)

Seuraavassa kuviossa on havainnollistettuna Kappaletavarakuljetuksen tiedon ja tavarankulun eri vaiheet:



1. Lähettiläjä ja vastaanottaja sopivat keskenään tavarankuljetuksesta
2. Lähettiläjä informoi huolitsijaa toimitettavasta tavarasta
3. Huolitsija käyttää kuljetuksessa ulkopuolista kuljetusliikettä
4. Huolitsija on yhteydessä satamaterminaliin asiakirjoja ja lähetystä varten
5. Huolitsija varustaa tavarankuljetettavaksi
6. Huolitsija vahvistaa lähetysasiakirjojen ja kuljetusliikkeen noutamista
7. Kuljetusliike toimittaa lähetetyn tavarankuljetusterminaliin
8. Huolitsija tekee tarvittavat asiakirjat tullille
9. Tavarankuljetetaan merikuljetuksena määrämaahan
10. Vastaanottaja noutaa tavarankuljetusterminalista

Kuvio 2. Kappaletavarakuljetuksen vientiprosessi. (Melin 2013, 238)

Kappaletavaroiden lähettäminen on monivaiheista, mutta yksinkertaista. Tavarankuljetuksen toimittaminen lähettäjältä vastaanottajalle on melko pitkä prosessi ja siihen liittyy paljon kohtia, jossa saattaa ilmentyä kuitenkin ongelmia. Huolitsija on velvollinen selvittämään mahdollisten ongelmien sattuessa seuraukset ja jatko toimenpiteet sen ratkaisemiseksi. Ongelmia voi kuljetuksen aikana ilmetä esimerkiksi jo heti tavarankuljetuksen nouto hetkellä. Auton kuljettajat saattavat vahingossa ottaa kuljetettavakseen nouto-osoitteesta väärän lähetysasiakirjan, jolloin ongelmat alkavat. Kyseinen tapahtuma on työssäni valittavan useasti tapahtuvaa ja se vie turhaa ylimääräistä aikaa sekä vaivaa. Toinen valittavan useasti tapahtuva ongelma on tavarankuljetuksen jättäminen väärään osoitteeseen. Välillä ilmeisesti tavarankuljetustavaraa kuljettavalla henkilöllä on kiire seuraavaan paikkaan ja tavarankuljetus saattaa jäädä väärään paikkaan.

terminaalissa, jolloin tavarán lastauksessa aletaan ihmetellä, kun yksi lähetys puuttuukin. On siis hyvin tärkeää, että kaikki informaatio välitetään kaikille sitä tarvitseville välikäsilie. Kolmantena niin sanotuista yleisistä ongelmista kappaletavaroita kuljetettaessa voisi mainita huonosti pakatut lähetykset. Lähetyksen on oltava pakattuina laivaan lastatessa asetettujen standardien mukaisesti. Välillä tavarán lähettäjät ei ole pakannut tavaraa ohjeiden mukaisesti, jolloin terminaalissa työskentelevä henkilöstö ilmoittaa asiasta huolitsijalle. Huolitsijan tehtäväksi jää ilmoittaa asiasta toimeksiantajalleen, ja kysyä mitä he haluavat tehdä tavarán suhteen. Vaihtoehtoina on lähettää tavara takaisin asiakkaalle jossa he pakkaavat tavarán uudelleen tai vaihtoehtoisesti terminaalintyöntekijät tekevät sen ja siitä peritään yleensä noin 250 euron suuruinen summa. Kuljetuksen kannalta paras vaihtoehto on tavarán uudelleen pakointi terminaalissa. Mikäli tavaraa lähettäisiin kuljettamaan takaisin nouto varastolleen, toisi se tietenkin lisää kuljetuskustannuksia sekä se todennäköisesti myöhästyisi laivakuljetuksestaan.

Muita odottamattomia ongelmia, joita olen työssäni havainnut, ovat esimerkiksi kontin kaatumiset kyljelleen, jossa eri lähettäjien kappaletavarat olivat menossa laivaan. Pääasiassa vastuu oli tietenkin tavaroita kuljettavalla rekankuljettajalla sillä hän oli ajanut liian suurta nopeutta, jonka vuoksi kontti oli kellahtanut kyljelleen käännöksessä. Kyseisen tapahtuman satuttua ryhdytään tietenkin tarkistamaan sisällä olevien tavaroiden kuntoa. Mikäli tavarat ovat hajonneet tai vaurioituneet kaatumisen yhteydessä, aletaan seuraavaksi miettiä kenellä osapuolista oli vastuu tavarasta juuri kyseisellä hetkellä ja kuka on korvausvelvollinen. Huolitsijan työssä huomaa nopeasti, että kyseisiltä pieniltä vaurioilta ei voi olla säästymättä. Tavaraa kuljetettaessa viikoittain huolintaliikkeen toimesta noin 100 kuutiota, väistämättäkin ongelmatilanteita syntyy. Niistä selviäminen ja ongelmien ratkaiseminen kuvastaa myös erittäin hyvin huolitsijan hankalaa työtä.

2.7 Laivat

Merikuljetuksissa käytetään paljon erilaisia laivatyyppejä. Aluksia voidaan jaotella muun muassa toiminta-alueen, käyttötarkoituksen, tavaralajin sekä lastinkäsittelytavan perusteella. Yleisin laivatyyppi on kuitenkin niin sanottu konttikuljetusalus, jossa kontit lastataan aluksen kannelle päällekkäin. Laivatyyppit vaihtelevat tietenkin kuljetettavan tavarat laadusta, eli tiettyjen tavaroiden kuljettamiseen saatetaan tarvita erikoisempia vaatimuksia kuten esimerkiksi vihanneksien ja hedelmien kuljettamiseen oikeaa lämpötilaa. Muita laivatyyppejä ovat mm. *kuivalastialukset*, *konventionaalialus* eli perinteinen alustyyppi, *irtolastialukset*, *lo-lo- (lift on lift off) – alukset*, *Kappaletavara-alukset*, *ro-ro-alukset (roll on roll off)*, *lash-laivat*, *lautta-alukset*, *säiliö- eli tankkialukset* sekä *jäähdytysalukset*. (Melin 2013, 198) (Suomen Kuljetusopas 2010)

Laivatyyppit siis vaihtelevat hyvin pitkälti kuljetettavan tavarat laadusta. Esimerkiksi aikaisemmin mainittu irtolastialukset ovat suunniteltu kuljettamaan hiiltä, malmia ja viljaa. Irtolastialukset ovat lähes aina yksikantisia. Nesteitä ja kaasuja kuljetettaessa käytetään taas säiliöaluksia. Kuljetettava tavara on yleensä raakaöljyä, kaasua, kemikaaleja tai nestemäistä elintarvikeraaka-ainetta. Säiliöaluksissa nimikin jo kertoo sen kuljetettavan tavarat käyttäen umpinaisia säiliöitä, jotka lastataan ja puretaan sen putkistojen kautta pumppaamalla kuljetettava materiaali sisään tai ulos. Säiliöalukset ovat kooltaan maailman suurimpia ja niistä käytetäänkin nimitystä ULCC-alus (Ultra large crude carrier). (Suomen kuljetusopas, 2010) Näiden laivatyyppien lisäksi on vielä paljon muitakin erilaisia erityisaluksia, jotka ovat suunniteltu yleensä vain yhden tuotetyypin kuljettamiseen. Esimerkiksi malmin, sementtien, autojen, metsäteollisuuden kuljettamiseen tarvitaan erikoisempia varusteita. (Tapaninen 2013, 50)

2.8 Kuljetuskustannukset

Kuljetuskustannukset ovat suuressa roolissa kun yritys miettii erilaisia vaihtoehtoja lähettämälleen tavaralleen. Tarkoitus on tietenkin toimittaa tavara ostajalle mahdollisimman tehokkaasti, edullisesti, nopeasti ja luotettavasti.

Kuljetuskustannukset vaihtelevat suuresti eri kuljetuksille ja ne ovatkin riippuvaisia monista eri tekijöistä. Etäisyys vaikuttaa rahdin hintaan jonkin verran. Mitä kauemmaksi toimitetaan, sitä enemmän rahdista joudutaan maksamaan. Toisena tekijänä on rahdin suuruus. Tavarankuljetus suurissa erissä on huomattavasti edullisempaa kuin useasti ja pienissä erissä lähetettävien tavaroiden kulut, sillä pelkän rahtimaksun lisäksi kuljetuksesta joudutaan maksamaan paljon muitakin kustannuksia. Esimerkiksi vientiselvitys, polttoainemaksut, varastointimaksu, kotimaan nouto, terminaalimaksut jne. Kolmantena tekijänä on ns. *kauppatasapaino*. Kauppatasapainolla tarkoitetaan sitä, että kun alus purkaa täyden lastinsa esimerkiksi Etelä-Koreassa laivan palatessa takaisin Eurooppaan on aluksissa varmasti tyhjää tilaa, ja näin ollen kuljetuksia voi saada hyvinkin halvalla, jotta laivojen ei tarvitse ajaa tyhjänä kyseistä reittiä takaisin. Kuljetusyhteydet vaikuttavat myös suuresti kustannuksiin. Esimerkiksi reiteillä, joissa on vientiä/tuontia paljon pystyvät varustamot ottamaan suurempaa hintaa. Mikäli taas reitillä on paljon kilpailua eri laivayhtiöiden välillä, joutuvat he kilpailutekijöiden vuoksi antamaan edullisempaan hintaan palveluitaan. Viimeisenä tekijänä ovat satamat ja olosuhteet. (Tapaninen 2013, 40)

3 HUOLINTA

3.1 Yleistä

Huolitsijoita on tarvittu niin kauan, kuin kauppaa on käyty. Ensimmäinen huolitsija oli kauppias itse. Hänen tehtävänsä oli huolehtia että myymänsä tavara saapuu ostajalle sovittuna aikana sovittuun paikkaan ja vastasi näin ollen itse tavarantoimituksesta. Kauppa kasvoi ja asiakkaita alkoi virrata kauppiaille kauempaakin, oli hänen palkattava joku muu auttamaan tavarantoimituksessa. Näin syntyi yksinkertaisuudessaan ulkoinen huolintapalvelu. (Hörkkö 2010, 26)

Huolitsijalla tarkoitetaan luonnollista henkilöä, joka työskentelee ulkomaanliikenteen parissa joko huolinta ja kuljetusliikkeessä tai toimeksiantajan puolella ulkomaankauppaan liittyvien toimintojen parissa. Huolinnalla taas tarkoitetaan informaatio sekä materiaalivirran hallintaa ja siirtämistä voimassaolevien kansainvälisten lakien, direktiivien, määräysten sekä sopimusten hyväksymällä tavalla sovittuna aikana sovittuun paikkaan (Kauppakamari 2013.) Huolinta on toimeksiantajan omistamien tavaroiden kuljetuksien suunnittelua, noudon järjestelyä, lastausta, purkua, tilastoinnin kirjaamista, tullauksesta huolehtimista, informaation jakamista sekä asiakaspalvelua. Huolintaan liittyy myös useasti tavaroiden varastointia tai. Huolitsija on itsenäinen yrittäjä, joka työskentelee omissa nimissään tavarantoimittajan lukuun. (Suomen kuljetusopas 2010)

Viimeisien parinkymmenen vuoden aikana huolinta-ala on kokenut kovia muutoksia sekä rakenteellisesti että lainsäädännöllisistä syistä. Vuonna 1995 Suomi liittyi EU:hun, mikä on vaikuttanut suuresti huolitsijoiden työntekoon niin sisäkaupassa kuin ulkomaankaupassakin. Edelleen kuitenkin yksi tärkeimmistä tekijöistä huolinta-alalla on laaja verkosto niin yhteistyökumppaneiden kuin asiakkaidenkin suhteen. Verkoston toimivuus sekä kattavuus takaavat sujuvan toimitusketjun ennen kaikkea luotettavasti kaikkialle maailmassa. (Melin 2013, 232)

3.2 Huolitsijan tehtävät

Nykypäivän huolitsija työskentelee tuonti- ja vientikuljetusten järjestelijänä. Hänen tehtävänsä on suunnitella tavarankuljetuksen kokonaisuus ja hoitaa tarvittavat paperityöt. Työ sisältää myös paljon asiakkaiden informoimista kuljetuksen eri vaiheista ja tilanteesta. Työssä on tunnettava eri kuljetusmahdollisuudet sekä tuontiin ja vientiin liittyvät tullimääräykset. Huolitsija hoitaa asiakkaidensa puolesta tavarantoimituksen lähtöpaikasta perille asti. Hän suunnittelee kuljetuksen, reittiselvitykset, rahtilaskelmat sekä valitsee tarkoitukseen sopivat kuljetusvälineet. Lisäksi huolitsija tekee tarvittavat kuljetussopimukset sekä asiakirjat toimeksiantajan antamien tietojen perustella heidän puolestaan.

Pohjoismaisen Speditööriliiton yleisten määräysten mukaan huolitsijan tehtävät määritellään seuraavasti:

- Huolehtii tavarankuljetuksesta rahdinkuljettajan vastuulla tai ilman vastuuta.
- Tavaroiden vastaanottaminen toimeksiantajan lukuun
- Tavaroiden käsittely, purku, lastaus, pakkaus, tarkastus ja varastoiminen
- Tullauksen tekeminen
- Tavaravakuutuksen merkitseminen
- Auttaa vienti ja tuonti asiakirjojen teossa
- Auttaa toimeksiantajaa selvittämään asioita tarvittaessa
- Neuvoa kuljetuksiin ja jakeluun liittyvissä kysymyksissä
- Tilastointi

Vaikka Huolinta-alalla onkin sovittuna yhteiset pelisäännöt kuinka toimia, on toimeksiantajan ja huolintaliikkeen kuitenkin sovittava noudatettavat säännöt keskenään huolintasopimuksessa. Vahinkoja sattuu aina. On siis hyvä että vahingon sattuessa on selvät roolit kummatkin osapuolen vastuusta ja toimista. Yleisesti ottaen huolitsija on kuitenkin loppupeleissä aina vastuussa tavarankuljetuksesta noutopaikasta loppuasiakkaalle. Tämä tuottaa huolintaliikkeille

ristiriitaisia tunteita, sillä esimerkiksi ulkoisia palveluita käytettäessä kuten maantiekuljetuksia on heidän luotettava alihankkijoihinsa sata prosenttisesti.

Mikäli alihankkija tekee virheitä toimituksessa, huolitsija vastaa siitä omalle toimeksiantajalleen. (Hörkkö 2013, 28) (Suomen kuljetusopas 2010)

3.3 Huolintasopimukset

Huolintasopimus määrää viejän/tuojan tai muun toimeksiantajan välisen suhteen. Huolintasopimuksessa osapuolet sopivat mm. kuljetuksista, tullauksista, tilastoinneista, varastoimisesta, vakuuttamisesta, laskuttamisesta ja lisäksi muitakin logistiseen prosessiin liittyviä palveluita. Sopimuksen sisältö, ajankohta, laajuus ja menetelmät riippuvat tietenkin asiakkaan tarpeista kyseiseen palveluun. Huolintasopimus alkaa tarjouspyynnöstä. Asiakas pyytää huolintaliikkeeltä tarjousta tarpeidensa mukaiseen toimitukseen, joko kerta luonteisesti tapahtuvaan lähetykseen tai pitkäkestoisessa vaihtoehdossa toimeksiantaja ja huolintaliike sopivat pidemmän ajan sopimuksen eli vuosisopimuksen, jonka tarkoituksena on hyvä yhteistyö puolin ja toisen. Toimeksiantaja pystyy neuvottelemaan edullisemman hinnan ja huolinta liike taas saa luotettavan kumppanin sekä varmuuden siitä, että tavaraa on lähetettäväksi myös ensi kuussakin. Asiakkaan käytettäessä vain yhtä huolintaliikettä vienti ja tuontitapahtumissaan, saadaan paljon etuja ja hyötyjä. Huolitsijalla on paljon helpompi työskennellä lähetyksien parissa, kun lähettäjä on tuttu ja heidän huolintaohjeet ja tarpeet tunnetaan entuudestaan. Seuraava kuva havainnollistaa huolinnan eri osatekijät. (Melin 2013, 234)



Kuvio 3. Huolinnan osatekijät. (Melin 2013, 235)

Huolintasopimuksessa huolitsija sitoutuu suorittamaan hänelle asetetuista tehtävistä sekä tekemään tarvittavat sopimukset ja asiakirjat myös kolmannen osapuolen kanssa. Huolintaliikkeen sitoutuvat sopimuksissaan noudattamaan pohjoismaisen Speditööriliiton yleisiä määräyksiä. Huolintasopimuksessa huolitsija yleisesti sitoutuu maksamaan rahdit, verot ja muut kulut asiakkaansa puolesta etukäteen ja perii kulut myöhemmin laskutuksella asiakkaaltaan. Toimeksiantaja/asiakas taas sitoutuu huolintasopimuksessa maksamaan huolitsijalleen sopimuksen mukaisen palkkion palveluistaan sekä noudattamaan PSYM:ssä asetettuja vastuuta ja velvollisuuksia. (Hörkkö 2013, 30)

Nykypäivän huolinta-alan yritykset pyrkivät omalla erikoisosaamisellaan sekä muilla erilaisilla palveluilla tarjoamaan asiakkailleen enemmän ja samalla tekemään itsestään kilpailukykyisempiä alan markkinoilla. Tilastointi sekä tarvittavien asiakirjojen arkistointi sähköisesti on yksi tämän päivän merkittävimmistä uudistuksista, joita huolitsijat pystyvät tarjoamaan asiakkailleen. Työskentelemässäni yrityksessä kaikki sähköpostikeskustelut sekä asiakirjat tallennetaan yrityksen tietoverkoston niin, että asiakkaan on helppo niihin päästä käsiksi koska tahansa. tällöin säästetään äärettömästi paperia, varastointitilaa, aikaa sekä vaivaa. Näkemykseni nykypäivän tilanteesta on, että hinta, toimivuus, joustavuus, luotettavuus sekä asiakaspalvelu ovat ne suurimmat tekijät jotka vaikuttavat huolitsijan valintaan. (Kauppakamari 2013)

3.4 PSYM – Pohjoismaisen Speditööriliiton yleiset määräykset

Koska huolinta-alaa ei ole oikeudellisesti säädelty, Pohjoismaiden huolintaliittojen aloitteesta kehitettiin alalle yhteiset pelisäännöt vuonna 1919. Vuoden 1919 jälkeen ohjeita on uusittu 4 kertaa ja uusin versio joka tuli vuonna 1998 tunnetaan nimellä SPYM 2000. Ohjeet koostuvat Pohjoismaisen Speditööriliiton ja huolinta sekä kuljetusasiakkaista muodostuvan elinkeinojärjestöjen neuvottelutuloksista. Neuvotteluissa on ollut mukana 4 Pohjoismaata, Suomi, Ruotsi, Tanska ja Norja. Nykyiset PSYM määräykset määrittelevät niin oikeudet, velvollisuudet sekä vastuut huolitsijan sekä toimeksiantajan välillä. Kyseisiä ehtoja sovelletaan kaikkiin kuljetuksiin, joita SPYM jäsenet hoitavat. Suomessa huolintasopimusta solmittaessa SPYM:n säännökset ovat lähes aina voimassa. Ehdot lisätäänkin hyvin usein liitteeksi huolintatarjousta tehtäessä. (Hörkkö 2013, 32)

PSYM:n säännökset huolitsijan vastuut sisältävät seuraavat kohdat:

- Huolitsijan vastuu rahdinkuljettajana
- Huolitsijan vastuu välittäjänä
- Huolitsijan vastuu välittäjänä ilman rahdinkuljettajan vastuuta
- Huolitsijan vastuut varastointi toimeksiannoissa
- Huolitsijan vastuuvapaustilanteet
- Huolitsijan vastuu viivästystilanteissa (Hörkkö 2013, 32)

3.5 Incoterms-toimituslausekkeet

Tavaroiden liikuttaminen kansainvälisesti sisältää paljon riskitekijöitä. Kuljetuksien aikana tavarat saattavat kadota, vaurioitua, viivästyä tai jopa jäädä kokonaan toimittamatta. Kauppatavat erimaissa ovat hyvin erilaisia. Incoterms-toimituslausekkeilla pyritään yhtenäistämään ja helpottamaan maiden välistä kaupankäyntiä. Vaikka kaupan osapuolet olisivatkin olleet huolellisia, aina voi sattua väärinkäsityksiä tai huolimattomuusvirheitä. *Incoterms-lausekkeilla* määritetään kummankin osapuolen vastuu tavarasta tiettyyn pisteeseen asti. (Kuljetusopas 2008)

Incoterms toimituslausekkeet ovat Kansainvälisen kauppakamarin kauppaehtoja. Ne määrittelevät ostajan ja myyjän vastuun toimituksesta, tavarasta sekä kustannuksista. Ensimmäiset Incoterms-tulkintasääntökokoonpäätehtiin vuonna 1936. Tämän jälkeen lausekkeita on muokattu seitsemän kertaa ja viimeisin julkaistu versio on vuodelta 2010. Incoterms 2010 on uudistettu versio vuoden 1990 lausekkeista. Lausekkeita muokattiin uudestaan suuren käyttäjäkyselyn perusteella. Uusin Incoterms 2010 versio on jaettu nyt kahteen eri ryhmään, joista toinen koskee ainoastaan merikuljetuksia ja toinen kaikkia kuljetusmuotoja. (Karhunen 2007, 204)

Incoterms-lausekkeet määrittelevät seuraavat asiat:

- Kustannusten velvollisuudet.
- Vahinko, riskinvastuu, siirtymispaikan, ajan.
- Tarvittavien asiakirjojen hankinta, kustannusvastuu.
- Vakuuttamisvelvollisuudet.
- Pakkausvelvollisuudet.
- Ilmoitusvelvollisuudet.
- Toimintavelvollisuudet

Incoterms 2010-lausekkeet ovat:

Kaikki kuljetusmuodot

- | | |
|-------|--------------------------------|
| - EXW | Ex Works |
| - FCA | Free Carrier |
| - CPT | Carriage Paid To |
| - CIP | Carriage and Insurance Paid To |
| - DAT | Delivered At Terminal |
| - DAP | Delivered At Place |
| - DDP | Delivered Duty Paid |

Merikuljetusmuodot

- FAS Free Alongside Ship
- FOB Free On Board
- CFR Cost And Freight
- CIF Cost Insurance And Freight

Kaikki lausekkeet voidaan myös jakaa eriryhmiin joihin vaikuttavat lausekkeen luonne. Lausekkeet tässä ryhmittelyssä jaetaan ensimmäisen kirjaimen mukaan. Ryhmät ovat siis E, F, C ja D. Ryhmässä E, myyjän vastuu, kulut ja riskit ovat minimissään eli ostaja vastaa tavarantoimituksesta kokonaan. Myös F-ryhmän lausekkeissa ostajalla on suurin vastuu. C-ryhmän lausekkeissa myyjän vastuu kustannuksista ulottuu lähelle ostajaa, mutta vastuu vahingoista siirtyy jo ostajalle lähellä myyjää. D-ryhmän lausekkeissa taas myyjä vastaa kaikista kustannuksista, velvoitteista ja riskeistä sovittuun määräpaikkaan asti. (Melin 2013, 58)

Toimitusehto EXW eli noudettuna lähettäjältä tarkoittaa myyjän vähimmäismäärää velvollisuuksista. Vaikka lastaus tapahtuisi myyjän varastolla, ei myyjä ole vastuussa tavarantoimituksesta, vaan se on ostajan velvollisuus. Mikäli myyjä kuitenkin lastaa tavarantoimituksen, tekee hän sen ostajan kustannuksella ja vastuulla.

Toimituslausekkeessa FCA, myyjän velvollisuus on toimittaa tavarantoimituksen ostajan nimeämälle rahdinkuljettajalle. Riski tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle, kun toimitus on tapahtunut.

Toimituslausekkeessa CPT, myyjän velvollisuutena on sopia sekä maksaa tavaralle kuljetus määräpaikkaansa. Myyjä hoitaa myös kuljetussopimuksen aiheuttamat muut kustannukset. Riski tavarasta CPT toimituslausekkeessa siirtyy ostajalle silloin, kun tavara on toimitettuna sovittuun toimituspaikkaan ja luovutettu siellä.

CIP-lausekkeessa myyjän tulee neuvotella kuljetussopimus ja maksaa kuljetuksen rahti määräpaikkaan asti. Myyjä on velvollinen ottamaan kuljetettavalle tavaralle vakuutus ja toimittaa vakuutuskirja ostajalle.

Toimitusehdossa DAT, myyjä toimittaa tavarán purettuna ja asetettuna ostajan käytettäväksi nimetyssä terminaalissa. Riski tavarasta siirtyy siinä vaiheessa, kun tavara on purettuna kuljetuksesta nimettyyn terminaaliin. Toimitusehdossa DAP, myyjä toimittaa tavarán purettuna ja asetettuna ostajan käytettäväksi nimetyssä paikassa. Riski siirtyy samalla tavalla kuin DAT-lausekkeessa, mutta määrättyssä paikassa eikä terminaalissa.

Toimitusehto DDP, eli toimitettuna tullattuna tarkoittaa myyjän enimmäisvelvollisuutta. Myyjä toimittaa tavarán asettamalla sen ostajan purettavaksi nimeämällä määräpaikalla. Riski tavarasta siirtyy myyjältä ostajalle, kun tavara on toimitettu purettavaksi määräpaikkaan.

Toimitusehdossa FAS, myyjä toimittaa tavarán aluksen sivulle ostajan nimeämässä paikassa. Paikka voi olla esimerkiksi aluksen vieressä oleva laituri. Ja riski tavarasta siirtyy silloin, kun tavara on toimitettu sovittuun tapaan.

Toimitusehdossa FOB, myyjä toimittaa tavarán ostajalleen asettamalla sen ostajan nimeämään alukseen ostajan käytettäväksi. Riski tavarasta FOB toimituslausekkeessa siirtyy silloin, kun myyjä on toimittanut tavarán ostajan käytettäväksi.

Toimitusehdossa CFR, myyjä toimittaa tavarán asettamalla sen alukseen ostajan käytettäväksi. Tavarán riski siirtyy myyjältä ostajalle silloin, kun tavarat ovat toimitettuina alukseen laivaussatamassa.

CIF toimitusehdossa myyjän tulee toimittaa tavara ostajalle asettamalla se alukseen ostajan käytettäväksi. Riski CIF lausekkeessa siirtyy, kun tavara on aluksessa laivaussatamassa.

4 TULLAUS JA ASIAKIRJAT

4.1 Yleistä

Suomen tullin on valtionvarainministeriön tulosohjaava virasto, joka toimii yhteistyössä elinkeinoelämän sekä kotimaisten ja ulkomaisten viranomaisten kanssa. Suomen tullin on viranomaisen, joka jatkuvasti valvoo rajan yli kuljetettavaa tavaraliikennettä sekä kerää tullimaksut ja muut maahantuontiverot. Tullin tehtävänä on kansainvälisten tavaravirtojen valvonta ja hallinta laillisen ulkomaankaupan edistämiseksi ja laittoman estämiseksi. Suomen tullin on osa Euroopan unionin tullijärjestelmää. Tullin tehtävänä on edistää yritysten ulkomaankaupan helppoutta ja lainmukaisuutta. Suomen tullin vastaa Euroopan unionin *tullietuussopimusten, alkuperäsääntöjen*, yleisten alkuperäsääntöjen sekä World Trade Organisaation alkuperäsääntöjen soveltamista. Tullin tehtävänä on myös edistää sisäistä turvallisuutta muiden turvallisuusviranomaisten kanssa. (Tulli 2014)

Vuoden 1995 jälkeen, kun Suomi liittyi Euroopan unionin jäseneksi, muuttuivat ulkomaankauppaan liittyvät tullimenettelyt sekä jäsenmaihin ja kolmansien maihin merkittävästi. Euroopan unionin sisällä liikkuvaa tavaraa ei tarvitse enää tullata vaan se saa vapaasti liikkua jäsenmaiden sisällä. Kolmansien maiden kanssa käytävästä kaupasta sen sijaan on tavarat edelleen tullattava. (Melin 2013, 246)

4.2 Tullin asiakkuudet

Tullin asiakkuutta voi hakea kolmena eri vaihtoehtona. Tullin asiakkuuksia ovat: Pienasiakkaat, avainasiakkaat sekä kumppanuusasiakkaat. Yleisesti asiakkuuden valintaperusteet koostuvat tuotavien tai vietävien tavaroiden määrästä vuositasona. (Kauppakamari 2013)

Pienasiakkaisiin kuuluu yleensä ne yritykset, jotka eivät niin aktiivisesti käytä tullin tarjoamia palveluita ja he eivät ole rekisteröityneet virallisesti tullin asiakkaiksi. Tavallisesti näillä yrityksillä on joko vientiä tai tuontia vain muutamia kertoja vuodessa. (Suomen Tulli 2014)

Tullin avainasiakkaat käyttävät tullinpalveluita säännöllisesti, joilla on tyypillisesti rekisteröidyn luottoasiakkaan lupa, *AEO-lupa* tai *sanomaliikennelupa*. Avainasiakkaisiin kuuluvat esimerkiksi huolintaliikkeet sekä tuonti-, vienti-, *Intrastat*-, *valmistevero*-, *autovero*- ja *veroraja*- sekä *merenkulkumaksuasiakkaita*. Kyseiset avainasiakkaat ovatkin yleensä tulliin rekisteröityjä luottoasiakkaita. Avainasiakkuuden tavoitteena on tarjota tarpeiden mukaisia lupapalveluja eli luvanvaraisia ja yksinkertaistettuja menettelyjä, siirtää asioinnin painopistettä sähköiseen asiointiin ja parantaa ilmoittamisen oikeellisuutta tukemalla etupainotteisesti asiakkaiden tulliosaamista. (Suomen Tulli 2014)

Kumppanuusasiakkuus on tullin asiakkuuksista kaikista intensiivisin. Se tarjoaa asiakkaalle kaikista monipuolisimman tarjonnan. Se soveltuu parhaiten tullissa säännöllisesti asioiville yrityksille, jotka käyttävät palveluita monipuolisesti. Yleensä kumppanuusasiakkaat ovat myös tullin *intrastat*-, *valmistevero*-, tai *autoveroasiakkaita*. Tullin kumppanuusasiakuussa asiakas sitoutuu sähköiseen asiointiin tullin kanssa. Kumppanuusasiakkuutta haettaessa yritys joutuu käymään läpi tullin kumppanuusohjelman. Ohjelma kestää kahdeksan tai 13 kuukautta. (Suomen Tulli 2014)

4.3 Tullaus

Tullauksella tarkoitetaan toimenpiteitä ja menettelyitä, joita Euroopan unioniin saapuville tavaroille on suoritettava niiden luovuttamiseksi tuojatavaranhaltijalle tai joita vietävälle tavaralle on tehtävä niiden viemiseksi Euroopan unionin ulkopuolelle. Viennin tapahduttua Euroopan alueen ulkopuolelle eli kolmansiin maihin, kerää tullin kaupankäynnistä tiedot maiden vienti ja tuonti tilastointia varten. Tullauksella määritellään myös maksettavat tuonti sekä vientiverot. Tullauksilla pyritään myös ehkäisemään salakuljetuksien syntymistä sekä vähentämään vienti ja tuontimenettelyiden yhteydessä tapahtuvia petoksia. (Kauppakamari 2013)

4.4 Vientitullaus

Kaikista EU:n ulkopuolelle vietävistä tavaroista on tehtävä *vienti-ilmoitus* tullin *AREX-järjestelmään*. Järjestelmä tilastoi viennit yhteen, jonka avulla kaupankäynnin seuranta on hyvin helppoa. Lainsäädännön mukaan, tavara on asetettava vientimenettelyyn ennen kuin se fyysisesti lastataan vientiin. Viejä, eli yleensä huolitsija on vastuussa vientiselvityksen tekemisestä. Vienti-ilmoitus tehdään nykyään sähköisesti *ELEX sanomalla*. Ainoastaan poikkeustilanteissa vientiselvitys tehdään nykyään manuaalisesti *SAD-lomaketta* käyttäen. SAD-lomaketta käytetään ainoastaan silloin, kun sähköinen vientimenettely jostain viasta johtuen ei ole käytettävissä. Viejän tehtyä ilmoituksen ja saatuaan siihen tullilta hyväksynnän ”vientimenettelyyn luovutetun sanoman” saa lähtevä tavara itselleen MRN-numeron. *MRN-numero* on henkilökohtainen jokaiselle vietävälle tavaralle EU:n ulkopuolelle. Tavara kirjataan MRN-numeron taakse tullin sähköiseen järjestelmään tilastointia varten. (Hörkkö 2013, 190)

Vientiselvityksessä tulee ilmoittaa ainakin seuraavat tiedot:

- Ilmoittajan tiedot
- Lähettäjä & vastaanottaja (Y-tunnus ja jatko-osa)
- Tavarankuvaus
- Brutto ja – nettopainot
- Kollien määrät
- Tilavuus kuutioina
- Tullinimike
- Laskun numero sekä laskun muoto, arvo, päivämäärä.
- Menettelytapa
- Poistumispaikka & lastauspaikka
- Kuljetuskustannukset
- Lisäkoodit

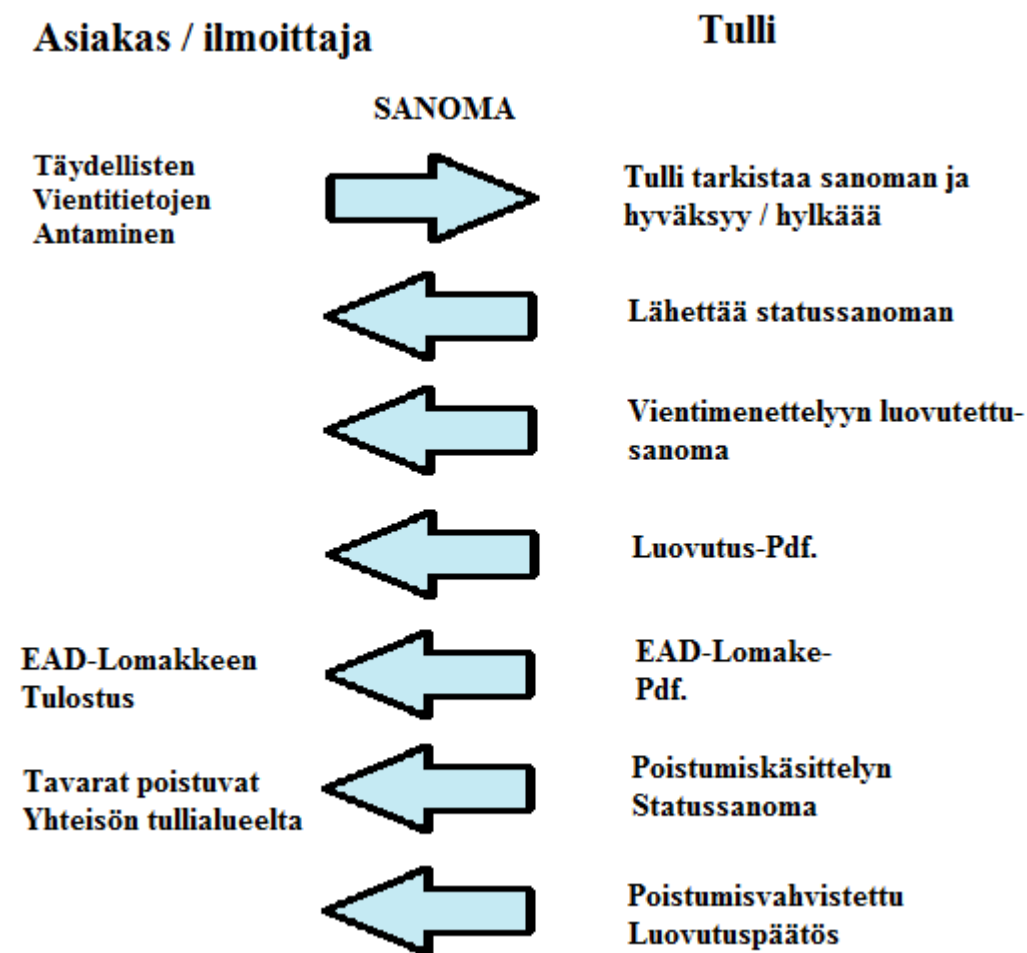
Tulliviranomaisten hyväksyttyä sähköinen sanoma viennistä voidaan palvelusta tulostaa vietävälle tavaralle viennin saateasiakirja eli EAD-lomake. EAD:n saama MRN-viite on esitettävä poistumispaikalla yhdessä vienti-ilmoituksilla esitettyjen

tavaroiden kanssa. Kun tavara on hyväksytysti poistumispaikalla ja lomakkeet ovat todistettuina, lähettää tulli viejälle sähköisesti poistumisvahvistetun luovutuspäätöksen. (Hörkkö 2013, 187)

Tulli tilastoi kaikki vietävät ja tuotavat tavarat sähköiseen tietojärjestelmäänsä. *Harmonioidun järjestelmän nimikkeistö* eli HS-nimikkeistö on maailman tullijärjestön (WCO) julkaisema kansainvälinen kauppatavaroiden tavarankuvaus järjestelmä. Nimikkeet otettiin ensimmäisen kerran käyttöön vuoden 1988 alussa. Viimeisin versio nimikkeistä on vuodelta 2007. Euroopan unionin *CN- ja Taric-nimikkeistöt* perustuvat tähän nimikkeistöön. Tämän vuoksi on olemassa CN-nimikkeet sekä Taric-nimikkeet, joiden avulla pystytään seuraamaan mitä tavaraa liikkuu ja kuinka paljon. CN-nimikkeitä on yhteensä 10.000 ja ne ilmoitetaan aina kahdeksannumeroisena sarjana. CN-nimikkeitä käytetään viennissä kolmansiin maihin. Taric-nimikkeet ovat taas puolestaan kymmennumeroisia ja niitä on yhteensä noin 16.000. Tullinimikkeiden lisäksi vientiselvitykseen vaaditaan tiettyjen tavaroiden kohdalla myös lisäkoodeja. *Lisäkoodit* ovat nelinumeroisia ja niitä tarvitaan esimerkiksi joidenkin historiallisten tavaroiden tai turkisten ja muiden harvinaisempien tavaroiden vientiin. (Kauppakamari 2013, 4)

Kappaletavaroita tullattaessa ei tarvitse huomioida mitään erikoista. Vienti-ilmoitus tapahtuu samalla tavalla niin kontti kuin kappaletavaroita lähetettäessä. Ainoana erona on, että konttikuljetuksia tullattaessa on muistettava ilmoittaa vientiselvityksessä konttien numerot sekä rastittaa kohta, että kyseessä todella on konttikuljetus. Vientiselvitystä tehdessä on hyvä kuitenkin muistaa, että vuonna 2007 tehdyn säännöksen mukaan 90 päivää lähetettävän tavarankuvaamisesta vientimenettelyyn vientimenettely umpeutuu. Mikäli tavarankuvaamisella on tarkoitus vielä poistua EU:n sisäpuolelta, on se asetettava uudestaan vientimenettelyyn. (Kauppakamari 2014, 4)

Seuraavassa kuvassa on havainnollistettuna vienti-ilmoituksen vaiheet asiakkaan ja tullin sähköisestä vientimenettelystä:



Kuvio 4. Vienti-ilmoituksen vaiheet

4.5 Suora- ja epäsuoravientimenettely

Suorasta vientimenettelystä puhutaan silloin, kun tavarän lähtö ja poistumispaikka ovat samassa jäsenvaltiossa. Esimerkiksi jos tavaraa kuljetetaan Helsingin Vuosaaren satamasta Yhdysvaltoihin niin, että laiva ei enää käy muiden jäsenvaltioiden kautta. Viejän tehtävänä on ilmoittaa sähköisellä vienti-ilmoituksella tavarat vientimenettelyyn. Epäsuorassa viennissä vientimenettely tapahtuu jonkun toisen Euroopan yhteisön jäsenvaltion kautta. Eli esimerkiksi jos tavara on lastattu Porin satamassa laivaan, joka vie tavarän Belgian Antwerpenin

satamaan, jossa se taas uudelleen lastataan valtamerilaivaan. Epäsuorassa viennissä tullausmenettely tapahtuu samalla tavalla kuin suorassa vientimenettelyssä siihen saakka, kun EAD-lomake on esitetty yhdessä tavaroiden kanssa ilmoitetulla poistumispaikalla. Tämän jälkeen toisessa jäsenvaltiossa sijaitsevan poistumispaikan tulliviranomainen hakee vienti-ilmoituksen tiedot oman maansa vientijärjestelmään EAD-lomakkeessa olevan MRN-numeron avulla ja vahvistaa viennin oman maansa vientijärjestelmään.

4.6 Kauppalasku ja proformalasku

Kauppalasku on tärkein yksittäinen viennin asiakirja. Kauppalaskua tarvitaan, koska se on perustana myös monelle muulle viennissä tarvittavalle asiakirjalle kuten vientiselvitykselle sekä konossementille. Kauppalasku tuleekin sisältää erilaisia tietoja, jotka mahdollistavat huolitsijan, tulliviranomaisten, kuljetusliikkeiden sekä agentin työskentelyn vientimenettelyssä. Myyjän velvollisuutena on asettaa kauppalaskuun kaikki tarvittavat tiedot. Kuljetettaessa kappaletavaroita ei tarvita kauppalaskuun mitään erityisiä lisämainintoja vaan se on samanlainen konttikuljetuksissakin. (Suomen kuljetusopas 2010)

Kauppalaskuun myyjän tulisi merkitä vähimmillään seuraavat asiat:

- Myyjän sekä ostajan nimet ja kotipaikkakunta
- Laskun asettamispäivä
- Kollien määrä, merkit, numerot, lajit ja bruttopaino (nettopaino ei pakollinen)
- Tavarán kauppanimitys
- Tullinimike, tullitariffinimike
- Tavarán hintatiedot, alennukset ja niiden perusteet
- Toimitusehto ja maksuehto (Incoterms 2010)
- Ostajan ja myyjän alv-numero
- Alkuperämaa ja määrämaa
- Allekirjoitus (tarvittaessa)
- Pankkiyhteystiedot SWIFT-osoite, pankkitilin numero IBAN-muodossa, BIC-koodi. (Vientiprosessiopas 2013, 4)

Kauppalasku laaditaan aina A4-kokoon ja se perustuu kansainvälisen kaupan asiakirjojen rakenneohjeeseen. Myyjän laatiessa kauppalasku, tulee hänen ottaa huomioon ostajan maassa olevat kauppalaskua koskevat erityismääräykset. Jotkut maat vaativat myös erilaisia vahvistamisia kauppalaskun aitoudesta, jotta he voivat olla varmoja sen aitoudesta. Kauppalasku tehdään hyvin usein ostajamaan kielellä tai englannin kielellä. (FINTRA 2007, 10-2)

Proformalaskua käytetään kauppalaskun tilalta silloin kun lähetetään veloitusettomia tavaroita esim. messutarvikkeita tai näytteitä ulkomaille. Proformalasku onkin siis pelkästään muodollinen lasku joka ei aiheuta ostajalle maksuvelvoitetta ollenkaan. Proformalaskua tarvitaankin lähinnä tilastoinnin sekä tulliselvityksien vuoksi. Laskussa ilmoitetaankin yleensä ”Value for customs only.” (Melin 2013, 92)

4.7 Pakkauslista

Pakkauslista tai luettelo eli ”Packing List” on huolitsijan sekä kuljetusliikkeiden työn kannalta hyvin helpottava asiakirja. Pakkauslista laaditaan lähetettävien kollojen eli tavaramäärien mukaisesti. Pakkauslistassa ilmoitetaankin hyvin yksilöllisesti jokaisen pakkauksen mitat, paino, kuvaus erityismainintoja tavarankuljettamisesta. Esimerkiksi ”no top loading” merkintä tarkoittaa, että tavarankäälle ei saa lastata kuljetuksissa muuta tavaraa. Todennäköisesti tavara on tällöin helposti vaurioituvaa ja sitä tulisi käsitellä sen mukaisesti. Pakkauslista nopeuttaa ja helpottaa esimerkiksi huolitsijan työtä operatiivisissa toiminnoissa. Pakkauslistassa on hyvin paljon samoja tietoja kuin kauppalaskussa tai proformalaskussa, mutta siitä puuttuu kokonaan hintatiedot. Pakkauslista helpottaa myös terminaalissa työskentelevien henkilöiden työtä huomattavasti. Pakkauslista löytyy yleensä myös kollin kyljestä muoviseen taskuun laitettuna vedeltä ja kosteudelta suojassa. Terminaalissa tai varastossa työskentelevän on siten helppo tarkistaa tuotteen sisältö sekä pakkausnumerot ja koodit. (FINTRA 2007, 10-4)

4.8 Konossementti

Konossementti eli B/L (Bill of Lading) on rahdinkuljettajan eli yleensä huolitsijan tekemä asiakirja joka toimii todisteena kuljetussopimuksesta. Suomessa konossementtia koskevat määräykset sisältyvät Suomen merilakiin ja kansainväliseen konossementtisopimukseen, johon Suomi on liittynyt. Konossementin käyttäminen on vähentynyt huomattavasti viime vuosikymmenten aikana muissa paitsi remburssikaupoissa. Konossementti on laivausasiakirja siitä, että rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarankuljetusta varten tai vaihtoehtoisesti lastannut tavarankuljetusta jo laivaan. Konossementti lähetetään myyjälle yleensä siinä vaiheessa kun varustamo on antanut vahvistuksen tavarankuljetuksesta valittuun laivaan. Konossementtia käytetään todistamaan tavarankuljetuksen haltuunottoon myönnetystä luvasta. Tavarankuljetus luovutetaan noutajalle kun hän esittää konossementin. Tämän vuoksi konossementti tulostetaan huolitsijan toimesta vain yhdeksi kappaleeksi ja huolitsija on vastuussa siitä että alkuperäinen konossementti toimitetaan asiakkaalle allekirjoitettuna ennen tavarankuljetuksen saapumista määräpaikkaan. Konossementti sisältää myös sen kääntöpuolelle kirjoitetut rahdinkuljettajan asettamat ehdot. (Hörkkö 2013, 216)

Konossementin tulisi sisältää vähintään seuraavat tiedot:

- Kansainvälisen merenkulkujärjestön IMO määräykset
- Kollien lukumäärä, paino, tilavuus
- Tavarankuljetuksen laatu / kuvaus
- Rahdinkuljettajan nimi ja yhteystiedot
- Laivaajan nimi
- Vastaanottaja. (jos ilmoitettuna)
- Lastauspaikka & purkupaikka
- Kappalemäärät konossementista & laatimispaikka
- Rahdin hintatiedot mikäli vastaanottaja maksaa rahtikulut
- Tavarankuljetus sekä luovutusehdot
- Muut osapuolten sopimat ehdot

Konossementti jaetaan kahteen eri ryhmään, riippuen siitä missä tavara on sen allekirjoitushetkellä. On board B/L eli lastattu konossementti käytetään yleisemmin ja se tarkoittaa, että tavara on jo laivattuna konossementin allekirjoitushetkellä. Tällöin konossementissa tulee olla merkittynä koska, missä ja mihin laivaan tavara on lastattu. Vastaanotto eli ”received for shipment” konossementtimuodossa rahdinkuljettaja on vastaanottanut tavarat jo kuljetettavakseen, eikä se täten edellytä tavarat oloa laivassa lastattuna vaan tavara voi myös olla esimerkiksi terminaalissa tai varastossa. Näihin kahteen ryhmään jaotellut konossementtien lisäksi niitä voidaan erotella myös yhteiskonossementtiin, linjakonossementtiin tai kauttakulkukonossementtiin. (FINTRA 2007, 11-6)

Alkuperäisen konossementin lisäksi tavarankuljettaja pystyy tekemään kopiota konossementista. Tällöin konossementtiin on painettu taustalle teksti ”Copy” kun taas alkuperäisessä konossementissa lukee teksti ”Original”. Nämä kopiot ovat tarkoitettu pelkästään kaupallisia tarkoituksia varten. Konossementteja lähetettäessä vastaanottajalle puhutaan yleisesti nimityksestä ”full set of BL” mikä tarkoittaa kolmea alkuperäistä ja kolmea kopiota asiakirjoista. Kopio konossementista ei oikeuta tavarat haltuun saamista millään tavalla. Jäljennökset ovat muuten ihan samanlaisia kuin alkuperäisetkin, mutta niihin ei tarvita allekirjoitusta, ellei asiakas niin erikseen halua. (Melin 2013, 204)

4.9 Alkuperäselvitykset ja todistukset

Alkuperätodistuksella tarkoitetaan viranomaisen, esimerkiksi kauppakamarin, viejän hakemuksen perusteella vahvistama todistus, joka osoittaa tavarat alkuperämaan. Todistusta tarvitaankin lähinnä silloin, kun halutaan saada kauppasopimuksessa sovittua tullialennusta. Useissa maissa vaaditaan tavaralle alkuperätodistusta. (Vientiprosessiopas 2013)

Alkuperätodistuksia ovat esimerkiksi EUR.1-tavaratodistus, A. TR -tavaratodistus ja form A alkuperätodistus. Nämä eivät kuitenkaan oikeuta tullietuuksiin. EUR.1-tavaratodistuksen antaa viejä itse, jonka tulli hyväksyy ja allekirjoittaa. EUR.1 lomaketta käytetään yleensä suurempien tavaraterien viennin yhteydessä. Kyseistä

lomaketta käytetäänkin lähes kaikissa sopimusmaissa, paitsi Turkissa. (Melin 2013, 97)

A. TR -tavaratodistusta taas tarvitaan yhteisön ja Turkin välisessä kaupassa. Sillä ei kuitenkaan todisteta tavarankuuperää vaan tavarankuolemista vapaassa liikkeessä. Form A – todistusta taas käytetään kehitysmaiden kaupoissa, kun viedään tavaraa yhteisöön. Kehitysmaan viejä antaa kyseisen todistuksen, jonka tulliviranomainen allekirjoittaa. Alkuperämaa todistetaan siis kyseisillä lomakkeilla tai viejän ilmoituksella kauppalaskun yhteydessä. (Melin 2013, 97)

5 MERIVIENNIN RISKITEKIJÄT JA VAKUUTUKSET

5.1 Yleistä

Tässä kappaleessa pohditaan riskejä sekä haasteita, joita meriviennin tulevaisuudessa mahdollisesti kohdataan. Suomen meriviennin osuus ulkomaankaupasta on yli 80 prosenttia. Tämä pistää pohtimaan, mitkä voisivat olla tulevaisuudessa Suomelle riskejä ja haasteita, jotka saattaisivat aiheuttaa merkittävää muutosta nykyiseen tilanteeseen. On todettu, että maiden bruttokansantuotteen kasvaessa merivienti kasvaa vielä voimakkaammin. Tämä johtune siitä, että tavaroita ei enään tehdä valmiiksi yhdellä kertaa yhdessä maassa, vaan raaka-aineet ja välituotteet voivat kulkea maasta toiseen meriteitse useaan kertaan, minkä jälkeen se taas kuljetetaan loppuasiakkaalleen. Merikuljetusala on siis hyvin voimakkaasti kytköksissä kansantalouteen. Silloin, kun kauppa käy ja tavarat vaihtavat omistajaa maiden välillä, myös meriliikenne kukoistaa.

5.2 Talous ja sodankäynti

Nykyinen heikko taloustilanne on vaikuttanut jo pitkään merikuljetusalalla. Varsinkin Euroopan alueen taantuma on heijastanut siihen radikaalisti. Kansantalous onkin siis yksi tärkeimmistä tekijöistä, mutta samalla todennäköisesti haasteellisin riski merikuljetusalalle. Talouden ollessa kasvussa ja yritykset tuottavat tavaraa lähetettäväksi ulkomaille, näkyy se välittömästi meriviennin tilastoissa. Valitettavaa on se, että talouskasvun ollessa hiipumassa tai jopa taantumassa merikuljetusalalla kärsitään siitä välittömästi. Viimeaikoina on spekuloitu paljon taantumien loppumisesta ja talouden lähtevän nousuun taas tulevana vuonna. Kuitenkin ainakin vielä viime vuonna Suomen tavaraviennin arvo laski tullin ennakkotietojen mukaan kaksi prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Vienti Euroopan unionin ulkopuolisiin maihin laski viisi prosenttia ja tuonti yhdeksän prosenttia Viennin arvoinen lasku johtui enimmäkseen vientihintojen laskusta. Ulkokaupan viennin volyymi-indeksi laski 4,3 prosenttia, mutta vientihinnat vain 1,2 prosenttia. (Tulli 2014)

5.3 Ympäristömääräykset ja rikkidirektiivi

Ilmastonlämpeämisestä on puhuttu yritysmaailmassa viime vuosina kiivaasti. Nykypäivänä muotia on selvästi ympäristöystävällisyys, eli ekologinen ajattelutapa. Nykypäivänä yritykset pyrkivät jopa kilpailemaan ekologisella ajattelutavalla ja tuotteilla. Erilaiset määräykset ja lainsäädännöt ovat rajoittaneet joidenkin yritysten toimintaa huomattavasti viime vuosina. Uskoisin, että tulevaisuudessa nimenomaan ympäristöön vaikuttavat tekijät tulevat olemaan isoin haaste yrityksien toiminnalle.

Yksi mielenkiintoisimmista tulevaisuuden muutoksista merialalla on pian voimaan tuleva lainsäädäntö koskien laivojen polttoaineen rikkipitoisuuden laskemista. Vuonna 2008 kansainvälinen merenkulkujärjestö on päättänyt rikkipitoisuuden vähentämisestä, jonka Euroopan Unionin parlamentti hyväksyi ja ottaa käytäntöön näillä näkymin jo vuoden 2015 alusta alkaen. Rikkipitoisuuden kontrolloiminen on keskitetty SECA-alueelle, johon kuuluvat Itämeri, Pohjanmeri, Englannin kanaali sekä USA:n ja Kanadan 200 merimailin pituinen rannikko-osa. Nykyinen yläraja polttoaineen rikkipitoisuudelle on 1 prosentti ja se tullaan tulevaisuudessa laskemaan 0,1 prosenttiin. Tämä tarkoittaa yksinkertaisuudessaan sitä, että polttoainekustannukset tulevat nousemaan erittäin rankasti. Suomea kyseinen direktiivi rankaisee sijaintimme ja meriliikenteemme paljouden vuoksi asiantuntijoiden mukaan jopa 1,2 miljardia euroa vuosittain. Tämä taas puolestaan vähentäisi kotimaastamme arviolta 10 000 – 20 000 työpaikkaa. (Kauppakamari 2013)

Meriliikenteen rikkisäädökset kohtelevat Euroopan Unionin jäsenmaita hyvin epätasapuolisesti. Suomea rasittavat erityisesti pitkät logistiset kuljetusmatkat. Rikkidirektiivin vuoksi merirahtien hinnat voivat nousta jopa 30 - 50 prosenttia, kun siirrytään vähäisempiä päästöjä aiheuttavaan polttoaineeseen. (Kauppakamari 2013)

Rikkidirektiivin päällimmäisen tarkoituksena on vähentää ilmansaasteita, eli aluksien rikkidioksidipäästöjä. Todellisuudessa, mikäli merikuljetuksien hinnat nousevat niin rankasti, että kuljettaminen maanteitse tulisi edullisemmaksi

vaihtoehdoksi, toisi se entistä enemmän päästöjä ilmastoomme. Pelkästään metsäteollisuuden merikuljetukset ovat 14 - 15 miljoonaa tonnia vuodessa, mikä tarkoittaisi yhdessä päivässä noin 40 000 tonnia kuljetuksia maanteitse. Sen liikuttamiseen tarvittaisiin päivittäin 1 200 kuorma-autoa ja se nostaisi tiekuljetusten hiilidioksidipäästöjä 11 prosentilla. Vaasan ammattikorkeakouluun tehdyssä opinnäytetyössä Jenna Huhtala tutki rikkidirektiivin vaikutusta ahtaus- ja huolintaliikkeille. Tutkimuksessa tuli ilmi myös samankaltaisia tuloksia. (Kauppakamari 2013)

Koska Suomi on erittäin riippuvainen merikuljetuksista, on kyseinen muutos todella suuri riski ja ennen kaikkea haaste kuljetusalan yrityksille. Suomen kärsiessä direktiivistä eniten Pohjoismaista, aiheuttaa se entistä suuremman aukon Suomen kilpailukykyyn. Elinkeinoelämän tutkimuslaitoksen mukaan rikkidirektiivi laskee kansantaloutemme tuotannon kasvua noin 0.1 prosenttia ja teollisuuden tuotannon kasvua noin 0,34 prosenttia. (Kauppakamari 2013)

5.4 Tavarankuljetusvakuutus ja kuljetusvastuuvakuutus

Vahingonuhkaa, joka kohdistuu kuljetettavaan tavarahan tai kuljetuksessa olevaan muuhun omaisuuteen, on tarpeellista ehkäistä vakuuttamisella, jotta riskit suuresta taloudellisesta menetyksestä pienenisivät. Vakuutukset voidaan jakaa kahteen eri luokkaan: Tavarankuljetusvakuutuksiin ja kuljetusvastuuvakuutuksiin. Tavarankuljetusvakuutuksen kohteena on kuljetettava tavara, eli sen sisältö. Kuljetusvakuutuksessa vastuu on rahdinkuljettajalla/huolitsijalla. (Hörkkö 2013, 400)

Esinevakuutus, eli tavarankuljetusvakuutus kohdistuu siis itse tuotteelle ja korvaukset vahingon sattuessa koskevat tavarahan vahingon arvoa. Vakuutusta tarvitsee se osapuoli, jolla toimituslausekkeen mukaan on vastuu tavarasta kuljetuksen aikana. Incoterms -ehdoilla selviää vastuunkantaja. Kuljetusvastuuvakuutuksessa on tarkoitettu tavarahan kuljettamisesta vastaavalle toimijalle. Yleensä huolitsija/rahdinkuljettaja. Sen tarkoituksena on kattaa heidän korvausvelvollisuuttaan vahingon sattuessa silloin, kun huolitsija/rahdinkuljettaja

on lain tai sopimuksen mukaan vastuussa tavarahan vahingoittumisesta. (Melin 2013, 181)

Suomessa tällä hetkellä käytössä olevat tavarankuljetusvakuutukset ovat vuonna 2003 voimaan tulleet tavarahan yleiset kuljetusvakuutusehdot, joita käytetään yhdessä kuljetusvakuutusten yleisten sopimusehtojen lisäksi. Näitä ehtoja käytetään lähinnä vain kotimaisissa kuljetuksissa sekä tuonneissa. Tavarankuljetusvakuutus voidaan tehdä kolmella eri vaihtoehtolla: Perusvakuutuksena, laajennettuna tai täysvakuutuksena. Perusvakuutus kattaa lähinnä tavallisimmat vahingot kuten tulipalolta, luonnonilmiöiltä, törmäämisistä tai laivan uppoamiselta. Laajennetussa vakuutuksessa korvataan perusvakuutuksien lisäksi myös mahdollisilta varkauksilta, katoamisilta ja murroilta. Täysvakuutus sen sijaan kattaa kaikki ennalta arvaamattomat vahingot. (Melin 2013, 183)

Kansainvälistä kauppaa käydessämme Suomesta Skandinavian ulkopuolelle tulevat englantilaiset vakuutusehdot voimaan. Englantilaisista vakuutusehdoista on tullut maailmanlaajuisesti eniten käytetyt ehdot, koska kansainvälisesti hyväksytyt ehtoja ei vakuutuslalla ole laisinkaan. Noin 60 - 70 prosenttia kaupankäynnistä maailmalla noudattaa englantilaisia vakuutusehtoja. Vuonna 1983 käyttöön otetut englantilaiset vakuutusehdot ovat hyvin samantyyliiset kuin Suomessa käytössä olevat tavarankuljetusvakuutukset. Englantilaiset ehdot sisältävät niin ikään kolme eri vaihtoehtoa. Käytössä on IIC (Institute Cargo Clauses) ehdot. IIC A, IIC B sekä IIC C – vaihtoehtot. IIC C vastaa Suomessa käytössä olevia perusvakuutusta. IIC B puolestaan vastaa hyvin pitkälti laajennettua vakuutusta, kun taas IIC A kattaa kaikki mahdolliset vahingot. (Melin 2013, 184)

5.5 Vakuutusarvo ja vakuutusmaksut

Tavaroita kuljettaessa maasta toiseen on hyvä muistaa, että tavaralle voi sattua mitä tahansa. Se voi kadota kokonaan, likaantua, kastua, vaurioitua tai jopa tuhoutua. Riskit siihen, että esimerkiksi tavaraa kuljettava rekkakuski ajaa kolarin

tai merirahtilaiva osuu karille ja uppoaa, on aina olemassa. Tästä syytä suositellaan kaikille kuljetuksille vakuuttamista. Vakuuttamistapoja ovat yleensä joko kertaluontoisella maksulla joka koskee aina tiettyä lähetystä kerrallaan tai vaihtoehtoisesti vuosisopimuksilla tehdyistä vakuuttamisista. (Melin 2013, 185)

Kuljetettavalla tavaralla on yleensä laskettuna vakuutusarvo. Vakuutusarvo on yleensä se arvo, joka tavaralla on kauppalaskussa ilmoitettuna sen lähtöpaikalla. Yleensä vakuutusarvoon lasketaan lisäksi myös esimerkiksi rahtimaksut ja voitto tehdyistä kaupoista. Voitto lasketaan yleensä 10 % kauppahinnasta ja rahtikuluista. Vakuutusarvosta voidaan tietenkin sopia erikseen osapuolten kesken. Vakuutusarvoa kuvataankin hyvin usein prosenttimääränä tavarán arvosta, johon vaikuttavia tekijöitä ovat:

- Kuljetustapa, tavaralaji ja sen vahinkoalttius
- Pakkaus, määrämaa, matka ja sen pituus
- Vakuutusehdot
- Vahinkotilastot

Vakuutus astuu yleisesti voimaan siitä hetkestä, kun tavaraa ensimmäisen kerran kuljetetaan sen lähtöpaikasta eteenpäin tai etukäteen sovitusta ajankohdasta. Vakuutus loppuu yleensä silloin, kun tavara on toimitettuna määräpaikassaan ja sen vastaanottanut henkilö on purkanut pakkauksen ja tarkastanut tavarán kunnon. Merikuljetuksissa tavarán viimeinen vakuutuspäivä on kuitenkin 60 päivää myöhemmin siitä päivästä, kun tavara on purettu aluksesta sen määräsatamassa. (Melin 2013, 185)

Kertamaksuna tai vuosisopimuksilla tehdyistä vakuutuksista kertamaksu on huomattavasti kalliimpi vaihtoehto vakuutuksen ottajalle. Tietenkin siinä tapauksessa, jos lähettäjä toimittaa vuodessa vähän tavaraa, on kertaluontoinen vakuutuksen ottaminen ilmeisempi vaihtoehto. Useasti maailmalle lähettävä yritys hyötyy niin taloudellisesti kuin tehokkuudellisestikin vuosisopimuksen solmimisesta. Vuosisopimusta käytettäessä ei tarvitse jokaisella kerralla allekirjoittaa sopimuksia ja käydä keskustelua sekä asiakirjojen vaihtoa, mikä säästää aikaa, rahaa ja vaivaa huomattavasti. Yleisesti vuosisopimuksen tehdessä

vakuutuksenottaja lähtökohtaisesti vakuuttaa kaikki ne vienti- tai tuontikuljetukset, jotka heillä toimituslausekkeen mukaan on oikeus tai velvollisuus vakuuttaa. Vakuuttaja voi myös joidenkin haluamansa tavaroiden kohdalla jättää oman vakuuttamisensa pois ja siirtää vastuun esimerkiksi vastaanottajan huolehdittavaksi. (Melin 2013, 186)

6 EMPIIRINEN TUTKIMUS

Tässä kappaleessa esittelen tutkimukseni tutkimusmenetelmät, haastattelun toteutuksen, haastateltavat henkilöt ja haastatteluiden tulokset. Ensiksi kerron hieman tutkimuksen menetelmistä ja kuinka haastattelu on toteutettu. Seuraavaksi esittelen tutkimukseeni osallistuvat haastateltavat henkilöt, jonka jälkeen tarkastellaan ja pohditaan tutkimuksen tuloksia.

6.1 Yleistä

Tutkimuksella tulee aina olla jokin tarkoitus. Hyvän ja täsmällisen tutkimuksen tekeminen edellyttää oikean kohderyhmän ja oikeanlaisen tutkimusmenetelmän valintaa. Oikean tutkimusmenetelmän valinta muodostuu tutkimusongelman ja tutkimuksen tavoitteesta. Yksinkertaisuudessaan tutkimusongelmana pidetään sitä asiaa, johon tutkimuksen avulla yritetään saada vastaus. Empiirisessä tutkimuksessa tutkimustulokset saadaan tekemällä konkreettisia havaintoja tutkimuskohteesta ja analysoimalla sekä mittaamalla sitä. Empiirisessä tutkimuksessa konkreettinen tutkimusaineisto on tutkimuksen yksi keskipisteistä ja se toimii tutkimuksen tekemisen lähtökohtana. Empiiristä tutkimusta kutsutaan yleisesti myös ongelmanratkaisuksi, jonka avulla pyritään selvittämään tutkimuskohteiden lainalaisuuksia ja toimintaperiaatteita. Sitä voidaan pitää teoreettisena kirjoituspöytätyönä, jossa tietomateriaalia tai empiiristä havainnoivaa tutkimusta käytetään hyväksi. (Heikkilä 2008, 13-16) (Hirsijärvi 2010, 136-140)

6.2 Tutkimusmenetelmät

Tutkimusmenetelmillä tarkoitetaan empiirisen tutkimuksen aineiston hankintamethodia ja tekniikoita. Tutkimusmenetelmät koostuvat niistä tavoista ja menetelmistä, joilla havaintoja halutaan kerätä. Opinnäytetyöni empiirisen osion päätin toteuttaa kvalitatiivisella tutkimusmenetelmällä, koska tiedän saavani sillä mahdollisimman realistisen ja parhaan mahdollisen hyödyn tutkimukseni kannalta. Kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimusmenetelmä on menetelmäsuuntaus ja sitä käytetään ihmistieteissä määrällisen eli kvantitatiivisen

tutkimuksen lisäksi. Laadullisessa tutkimuksessa pyritäänkin ymmärtämään tutkittavaa ilmiötä. Sillä tarkoitetaan ilmiön merkityksen tai tarkoituksen selvittämistä sekä kokonaisvaltaisen ja syvemmän käsityksen saamista tutkittavasta asiasta. (Hirsijärvi 2010, 160)

Tutkimustyyppiä valitsin teemahaastattelut, koska kappaletavarakuljetuksiin liittyy useita eri vaiheita, joten useammasta eri näkökulmasta lähestyminen on tärkeää. Teemahaastatteluilla tarkoitetaan lomake- ja avoimen haastattelun välimuotoa. Teemahaastatteluille on tyypillistä, että haastattelun teemat ovat tiedossa, mutta kysymysten muoto ja kulku eivät ole niin täsmällisiä. Tarkoitukseni onkin saada haastateltavani vastaamaan laatimiini kysymyksiin heidän omien näkökulmien ja kokemusten kautta. Mahdollisia täydentäviä kysymyksiä aion myös toteuttaa haastatteluissa. Olen valinnut haastatteluideni teemoiksi huollinnat, ulkomaankaupan meriviennin sekä kappaletavarakuljetukset. Haastatteluista sopiessani, päätin yhden haastateltavan kanssa suorittaa haastattelun puhelimitse helppouden ja ajan säästämisen vuoksi. Kyseinen henkilö työskentelee ja asuu Helsingissä, joten puhelimitse haastattelu oli paras vaihtoehtoista. (Hirsijärvi 2010, 160)

Tutkimukseni kannalta on tärkeä saada haastateltavien omia mielipiteitä ja kokemuksia huollinta-alalta sekä suurempaa ajattelua tulevaisuuden näkymistä merikuljetusalalla. Kaikki haastateltavani ovat olleet alalla jo pitkään ja heillä on näkemystä niin tulevaisuudesta, kuin menneistä ajoista. Kvalitatiivinen tutkimus onkin näin ollen paras vaihtoehto tutkimustuloksien saamiseksi. (Hirsijärvi 2010, 208)

6.3 Haastattelun toteutus

Päätin toteuttaa haastattelut henkilökohtaisesti jokaisen haastateltavan kanssa kahden kesken. Sovin jokaisen haastatteluun osallistuvan kesken ajankohdan ja paikan haastattelun suorittamista varten. Lähetin laatimani kysymykset haastateltaville etukäteen, jotta heillä olisi aikaa miettiä ja pohdiskella asioita. Tämä tietenkin vaikuttaa tuloksiin joksinkin niin, että vastaukset eivät ole niin

spontaaneja kuin ne olisivat jos haastateltavat eivät tietäisi mitä aion kysyä etukäteen. Kysymyksiin on järkevämpi tutustua etukäteen, jotta tulokset olisivat mahdollisimman realistiset. Haastattelut suoritetaan kaikki viikon 19 aikana vuonna 2014 ja kaikki haastateltavat vastaavat samoihin laatimiini kysymyksiin oman mielipiteensä mukaan. Haastatteluideni kaikki kysymykset ovat nähtävänä liitteissä (LIITE1).

Jokaisen haastattelun nauhoitan ääninauhurilla, jotta tuloksia kirjoitettaessa minun on helpompi muistaa haastateltavien vastaukset. Haastattelukysymykset on laadittuina teemoittain. Jokaisesta kolmesta teemasta on laadittu muutama kysymys, joihin haastateltavien tulee vastata. Huolinnasta olen laatinut neljä kysymystä ja meriviennistä sekä kappaletavarakuljetuksista kolme. Yksi kysymys on kohdistettuna lähinnä yrityksen tulevaisuuteen. Tarkoituksena on saada myös aikaiseksi pientä keskustelua jokaisesta kysymyksestä syventävän vastauksen saamiseksi.

6.4 Haastateltavat henkilöt

Päätin suorittaa haastatteluni huolinta-alan yrityksen työntekijöille. Huolinta-alalla työskentelevät henkilöt toimivat kaikki globaalissa yrityksessä, joka on yksi maailman johtavimmista yrityksistä meri- ja lentorahtien kuljettajana. Päätin pitää tutkimukseen vastanneiden henkilöllisyyden salassa, koska mielestäni henkilöiden henkilöllisyys ei ole olennainen tieto tutkimuksen kannalta eikä se vaikuta tuloksiin millään tavalla.

Huolinta-alan haastatteluihin osallistui yhteensä viisi henkilöä, joista kolme oli naisia ja kaksi miestä. Haastatteluihin osallistui seuraavat henkilöt:

A

- Merirahtipäällikkö
- Yritys X
- Työskennellyt alalla 37 vuotta

B

- Branch District Manager, Western Finland
- Yritys X
- Työskennellyt alalla 13 vuotta

C

- Seafreight Operations Manager
- Yritys X
- Työskennellyt alalla 13 vuotta

D

- Sea Export/Import Coordinator
- Yritys X
- Työskennellyt alalla muutaman vuoden

E

- Sea Export Coordinator
- Yritys X
- Työskennellyt alalla 2 vuotta

6.5 Tutkimustulokset

Tässä osiossa on koottuna haastatteluistani saamat tutkimustulokset. Tulokset ovat koottuina alle kysymys kerrallaan ja haastateltavien vastaukset ovat koottuina kysymyksien alapuolelle.

Miten näet huolintaliikkeiden tulevaisuuden?

Kaikki haastattelemanani henkilöt olivat sitä mieltä, että huolintaliikkeiden tulevaisuus näyttää ennen kaikkea haastavalta. Vastaaja A:n kommentti oli mielestäni osuva: ”Huolintaliikkeitä voidaan julmasti verrata matkatoimistoihin”. Tällä hän tarkoitti sitä, että huolintaliikkeet joutuvat kovan kilpailun vuoksi taistelemaan hinnoilla hyvin ankarasti. Lähes kaikki vastaajista olivat sitä mieltä,

että huolintaliikkeiden toiminnan siirtyminen ulkomaille edullisempien kustannuksien vuoksi voisi toteutua. Haastateltava A ei myöskään kieltänyt sen olevan mahdotonta, mutta korosti sen olevan kiinni toiminnoistamme ja valinnoistamme. Myös haastateltava B oli samaa mieltä toimintojen siirtymisestä halvempiin maihin, mutta uskoo, että vain tietyt rutiinitoiminnot siirtyvät ja niin sanotut huolinta-asiantuntijat jäävät toimimaan kehittyneempiin maihin. Haastateltava B näkee pienempien yritysten tulevaisuuden erittäin haastavana. ”He tulevat tulevaisuudessa jäämään isojen yritysten jalkoihin”, hän toteaa.

Haastateltava C korosti haastattelussa Vaasan haastavaa ja kovaa kilpailutilannetta. ”Vaasassa toimii paljon huolintaliikkeitä suhteutettuna siellä toimiviin vienti yrityksiin”, haastateltava C toteaa. D ei nähnyt mahdottomana ajatuksena sitä, että suurin osa toiminnoista tapahtuisi jonain päivänä sähköisesti ilman välikäsiä. Haastateltava E on myös samaa mieltä muiden kanssa, että tulevaisuutta on hankala ennustaa, mutta uskoo yritysten keskittyvän edelleen ydintoimintoihinsa sekä kysynnän huolintapalveluita kohtaan jatkuvan tulevaisuudessakin.

Mitkä ovat huolitsijan näkökulmasta yleisimmät haasteet tai ongelmat kappaletavarakuljetuksissa? Kuinka niistä selvittää?

Haastateltava E totesi kappaletavarakuljetuksissa olevan mukana paljon välikäsiä, jolloin esim. tiedonkulku saattaa helposti katketa ja toimitus saattaa hidastua lukuisten pysähdysten/käsittelyjen vuoksi. Toimitusketjua voitaisiin tehostaa ja seurata paremmin mikä toimii ja mikä ei. Hän näkee kuljetuspakkauksien olevan myös yksi ongelmakohdista. Kappaletavarakuljetusten pakkausten tulee olla merivientikelpoisia, eli niitä pitää pystyä käsittelemään trukilla ja niiden päälle pitää pystyä lastaamaan muuta tavaraa. Lähettäjän, eli huolintaliikkeiden asiakkaan/toimeksiantajan vastuulla on lähetyksien pakkaaminen merivientikelpoisiksi ja näin ei aina tapahdu. Kappaletavaraviennissä riski kuljetusvahingoille on suurempi. Haastateltava E:n mielestä myös eri kohdemaiden vaatimukset ja säännökset, kuten turvafailaukset vaativat lisätyötä ja vievät aikaa. Esimerkiksi Brasiliaan ja muihin Etelä-Amerikan maihin tarvitaan

lisäselvityksiä. USA (AMS), Kanada (ACI), Japani (AFR) turvafailauksilla tarkoitetaan esimerkiksi lähettäjän ja vastaanottajan yhteystietojen, kuten puhelinnumeroiden ilmoittamista vastapään tullille etukäteen.

Haastateltava C oli samaa mieltä E:n kanssa, että lähetyksien pakkaaminen merivientikelpoisiksi on tuottanut monelle lähettäjälle vaikeuksia. Kappaletavarakuljetuksissa tavaroita joudutaan liikuttamaan enemmän, joten niiden tulisi kestää trukilla nostot sekä päällekkäin lastaaminen. Kuljetusvahingoilta vältytään paremmin mikäli lähetykset ovat ohjeiden mukaisesti pakattuina. Lisäksi Haastateltava C totesi, että lähetyksien merkit ja merkinnät ovat yksi tärkeimmistä tekijöistä, jotta turhilta sählyyksiltä välttyttäisiin. ”Kappaletavaroiden haasteena on myös kilpaileminen lentorahdin kanssa kuljetusnopeuksissa”, Haastateltava C muistuttaa.

Haastateltava D oli kaikkien muidenkin tavoin samoilla kannoilla pakkauksien oikeellisuudesta ja merkinnöistä. Hän korosti myös kuljetusketjun toimivuuden tärkeydestä. ”Mikäli informaatiovirran kulku ei ole riittävää osapuolten kesken, saattaa se hidastuttaa tavaroiden toimitusta. On siis erittäin tärkeää, että yhteistyö toimii mutkattomasti asiakkaan ja huolitsijan välillä”, Haastateltava D toteaa.

Haastateltava A mainitsi varustamoiden tuottojen olevan tappiolla tällä hetkellä ja tämä johtaa siihen, että keskittäydytään toiminnassa taloudelliseen tulokseen jolloin palvelu jää kakkoseksi. Hän mainitsi myös varustamoiden kikkailevan laivojen aikatauluilla ja reitityksillä, jotta saavat paremman hyödyn taloudellisesti. Tämä johtaa siihen, että kuljetusajat ja aikataulut venyvät mikä puolestaan vaikuttaa negatiivisesti huolitsijoiden toimintaan. Myös haastateltava B on A:n tavoin samoilla kannoilla aikataulujen venymisestä. Haastateltava B mainitsi myös lainsäädäntöjen vaikuttamisesta. Esimerkiksi tuleva rikkidirektiivi lisää kustannuskuluja huomattavasti kappaletavarakuljetuksille. Haastateltava B uskoo, että jatkossa yhä enemmän ympäristötekijät tulevat vaikuttamaan meriliikenteeseen tavalla tai toisella.

Uuden direktiivin mukaan aluksien polttoaineiden rikkipitoisuutta lasketaan yhdestä prosentista 0,1 prosenttiin vuoden 2015 alusta. Kuinka uskot sen vaikuttavan Huolitsijoiden toimintaan?

Jokainen vastanneista oli samaa mieltä, että kuljetuskustannukset tulevat nousemaan huomattavasti. Kenenkään mielestä se ei kuitenkaan tule vaikuttamaan merkittävästi huolitsijoiden toimintaan. ”Toimimme jatkossakin samalla tavalla, ainoa ero on että laskutamme sen jälkeen vain asiakkailtamme enemmän” Haastateltava B toteaa. B uskoo kuitenkin, että direktiivi saattaa lisätä Kaukoidän vientiä ja tuontia rautateille, sekä lisätä Euroopan kumipyöräliikennettä jonkin verran. Haastateltava A uskoo, että kappaletavarakuljetuksien määrä pysyy samana.

Mitkä tekijät vaikuttavat mielestäsi nykypäivänä huolintaliikkeiden kilpailuun? tulevaisuudessa?

Kaikki haastateltavista olivat yhtämieltä siitä, että hinta, aikataulut, laatu, palvelun taso, toimintavarmuus ja lähetyksien seurantajärjestelmien laatu vaikuttavat nykypäivänä huolintaliikkeiden kilpailuun. ”Asiakkaat nykypäivänä vaativat huolintaliikkeiltä todella paljon, mutta eivät silti ole valmiita maksamaan siitä ylimääräistä. Kilpailu on todella kovaa alalla, joten hintoja on jouduttu alentamaan ja laadulla kilpaileminen on jäänyt hintasodan varjoon” haastateltava A totesi. A totesi myös, että yrityksien päätöksenteko on siirtynyt yhä enemmän ulkomaille. Haastatteluissa tuli myös ilmi, että kokonaisvaltainen verkoston toimivuus vaikuttaa kilpailuttamiseen. Haastateltavien mielestä tulevaisuudessa kilpailuun tulee vaikuttamaan myös *ympäristötekijät*, jota haastateltava B korosti. C uskoi, että nykypäivän tekijät tulevat vaikuttamaan tulevaisuudessakin.

Mihin suuntaan ja miten merivienti on mielestäsi kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana?

Kaikki haastateltavista olivat samaa mieltä, että positiivisempaan suuntaan on muuttunut esimerkiksi sähköiset bukkaukset varustamoille ja sähköiset tullaukset tullille. Ne ovat helpottaneet huolitsijan työtä todella paljon. Sähköinen arkistointi

on C:n mielestä myös erittäin hyvä uudistus. ”Kaikki lähetyksien paperit löytyvät nykyään sähköisesti lähetyksen takaa yrityksen tietojärjestelmäverkoista, eikä niitä tarvitse arkistoida erikseen enään paperisina. Se helpottaa huolitsijan työtä hurjasti, sillä dokumenttien etsiminen on nyt todella vaivatonta ja nopeaa” Haastateltava C totesi. Tietojärjestelmän kehityksen vuoksi lähetyksien seuraaminen on helpottunut huomattavasti. Nyt myös asiakkaat pystyvät itse seuraamaan lähetyksen kulkua ja mahdollisia aikataulujen muutoksia omalta työpisteeltään. Negatiivisena C näki erilaiset maakohtaiset vaatimukset. Esimerkiksi turva-asioihin liittyen USA *AMS failaus*, Canada *ACI* ja Japani *AFR* teettävät paljon työtä ja ne vievät resursseja. Haastateltavat B ja C olivat myös yhtä mieltä siitä, että hintojen kuukausittainen vaihtelu nykypäivänä on merkkittävää, kun aikaisemmin merirahhtien hinnat saattoivat pysyä samana useita kuukausia.

Haastateltavat A ja D olivat kummatkin yhtämieltä siitä, että asiat ovat muuttuneet yksinkertaisempaan suuntaan. Esimerkiksi rahhtien hinnoittelu on yksinkertaistunut vuosien varrella merkittävästi. ”Ennen rahhtimaksut perustuivat lähinnä kuljetettavan tavaranto sisäyttöön. Eli mikäli tavara oli arvokasta, siitä myös perittiin korkeampaa rahhtihintaa” A totesi. Moni vastaajista koki myös meriliikenteen palvelutason heikentyneen vuosien varrella. Tämä johtuu yksinkertaisesti hintojen alhaisuudesta, jolloin palvelutasoa on jouduttu heikentämään.

Haastateltava B muistutti myös rahtilaivojen suurentuneen huomattavasti vuosien varrella, jonka vuoksi kuljetusmäärät yhdellä kertaa ovat nyt huomattavasti suuremmat. ”Tosin se on vaikuttanut negatiivisesti kuljetusaikoihin, sillä alukset pomppivat nyt edestakaisin satamista satamiin, jotta ne saataisiin täyteen eikä tarvitsisi kuljettaa niin paljoa ilmaa” B toteaa.

Miten uskot meriviennin kehittyvän tulevaisuudessa?

Lähes kaikki olivat taas toistensa kanssa samaa mieltä siitä, että toimintojen sähköistyminen ja yksinkertaistuminen tulevat jatkossakin kasvamaan yhä enemmän entisestään. ”Ehkä asiakkaat tekevät bukkaukset itse tulevaisuudessa”, Haastateltava C pohdiskeli. Kaikki haastateltavista uskovat myös, että

turvallisuus- ja ympäristöasiat tulevat varmasti vaikuttamaan merivientiin tulevaisuudessa yhä enemmän. D uskoo, että tulevaisuudessa toimitusketjun välikäsien määrä vähenee.

Haastateltavat B ja E uskoivat, että kuljetusajat tulevat vielä hieman pidentymään ja hinnat nousevat entisestään. B uskoo myös, että meriliikenne tulee keskittymään enemmän ja enemmän isoihin satamiin, jolloin pienet varustamot häviävät. ”Laivat suurenevät, jolloin saadaan kerralla enemmän kyytiin” B vielä muistuttaa. Haastateltava A puolestaan uskoi kehityksen olevan huolintaliikkeiden oman toiminnan harteilla. ”Huolintaliikkeiden tulevaisuus on kiinni siitä, miten he pystyvät tekemään itsensä tarvittaviksi” A toteaa.

Mitkä tekijät voisivat mielestäsi vaikuttaa negatiivisesti merivientiin? positiivisesti?

Monien vastanneiden mielestä nykyinen heikko taloustilanne vaikuttaa negatiivisesti merivientiin ja puolestaan positiivisesti mikäli talous lähtisi taas kasvusuuntaan. Haastateltava E mainitsi, että teollisuutta siirretään jatkuvasti lähemmäksi tuotannon kohdemaita/kohdemaihin, jolloin viennin kysyntä laskee. A uskookin, että mikäli taloustilanne jatkaa huononemista entisestään, osa huolintaliikkeistä ja varustamoista lopettaa toimintansa Suomessa. Haastateltava A pohti myös mahdollisia varustamoiden yhdentymisiä, mikäli niin tapahtuu, kilpailu vähenisi alalla.

C pohdiskeli, että ympäristömääräykset tulisivat nostamaan polttoaineiden hintoja niin paljon, että lentorahtien kuljetukset voisivat tulevaisuudessa siirtyä merikuljetuksiksi. Myös haastateltava D oli samoilla kannoilla, hän uskoo että ympäristöystävällisempi merivienti toisi jatkossa enemmän kuljetuksia lentoviennistä. ”Toisaalta tuleva rikkidirektiivi myös nostaa merirahtien hintaa huomattavasti” C toteaa.

B:n mielestä negatiivisesti vaikuttavia tekijöitä meriviennille olisivat muun muassa ympäristömääräykset, lait, asetukset, ilmastonmuutos, sääolosuhteet ja kustannuksien kasvu. Positiivisena puolena B näki Teknologian kehittymisen,

joka johtaa moottoreiden kehitykseen. Tämä tarkoittaisi sitä, että vaihtoehtoisia polttoaineita pystyttäisiin tulevaisuudessa käyttämään, mikä voisi mahdollistaa taas edullisempia kuljetuksia. B:n mielestä myös ympäristömääräykset ovat yksi tekijöistä, koska se vaikuttaa lentorahtiin negatiivisesti jolloin merivienti kasvaisi. ”Integroidut IT järjestelmät tullien ja asiakkaiden välillä nopeuttaisivat toimintaa” B vielä lisää.

Kuinka kappaletavarakuljetuksien prosessia voisi mielestäsi kehittää/parantaa?

A:n mielestä on tällä hetkellä tärkeää miettiä ovatko asiakkaat valmiita maksamaan jostain uudesta ja hienosta, eli toisin sanoen: Onko järkevää kehittää jotain kallista ja hienoa, jos se ei toisi meille huomattavaa hyötyä tai etua. Haastateltava A kuitenkin pitää esimerkiksi viivakoodijärjestelmien ja tavaran liikkeiden tarkkailemisen erittäin hyvänä kehityksenä, koska se edesauttaa sujuvaan ja toimivaan toimitusketjuun. B:n mielestä kappaletavarakuljetuksien prosessissa olisi kehittämisen varaa kuljetusyksiköiden kuljetusmäärissä. ”Nykyään liian moni laivoista kuljettavat tyhjää ilmaa” B toteaa. Kehittämistä olisi myös B:n mielestä laivojen reitityksissä. Nyt alukset kulkevat monen sataman kautta määräsatamaansa, jolloin kuljetusajat pidentyvät huomattavasti.

Haastateltavat D, E ja C olivat kaikki yhtä mieltä siitä, että tulisi tehostaa enemmän toimitusketjun toimivuuteen, informaationkulkuun sekä yhteistyön kehittäminen alihankkijoiden kanssa.

Mitkä ovat mielestäsi kappaletavarakuljetusten plussat ja miinukset?

Haastateltavien kesken yleisimmät plussat kappaletavarakuljetuksissa olivat: Hinta, nopeat toimitukset, helppo seuranta, läpinäkyvyys, kustannustehokkuus ja yksinkertaisuus. Miinuksena haastateltavien mielestä olivat pitkät kuljetusajat sekä turbulenssi varustamoiden hinnoittelussa.

Miten yrityksenne on varautunut tulevaisuuden haasteisiin?

”Yrityksemme kehittää toimintaansa jatkuvasti, erimerkiksi meripuolelle on tulossa uusi maailmanlaajuinen ohjelma muutaman vuoden sisällä. Lisäksi nykyisiä ohjelmia tehostetaan tarpeen mukaan. Myös laatuasioihin kiinnitetään runsaasti huomioita. Henkilöstön kouluttaminen on tärkeää sekä asiakaspalveluun panostaminen” C kommentoi.

Haastateltava E puolestaan kommentoi yrityksen seuraamalla markkinoita ja tulevaisuuden näkymiä herkiämättä. ”Jatkuva kehittäminen ja kehityksessä mukana pysyminen, sekä yrityksen sisäinen tiedonkulku/yhteistyö on erittäin tärkeää” E toteaa.

B kommentoi kysymystä seuraavasti: ”Pyritään optimoidaan kuljetusyksiköitä ja pyritään löytämään kustannustehokkaimmat ja nopeimmat reitit. Myös siirtämällä tiettyjä rutiineja halpamaihin sekä markkinoimalla ja valistamalla asiakkaita. hän totesi vielä, että luomalla pitkänaikavälin strategioita yritys pyrkii säilyttämään hyvän tilanteensa alalla.”

Haastateltava A kommentoi: ”Kehittämällä yrityksen palveluita, jotta pystymme pitämään itsemme haluttuina markkinoilla ja kilpailemaan hinnoillamme muita vastaan.” A uskoo, että asiakkaiden tietoliikenteen liittäminen yrityksen järjestelmiin tuo tarvittavaa lisäarvoa toimintaan.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET JA POHDINTA

Tutkimuksessa pyritään välttämään virheitä ja niiden syntymistä, mutta siitä huolimatta tulosten luotettavuus ja pätevyys saattavat vaihdella. Tämän vuoksi jokaisessa tutkimuksessa pyritään arvioimaan tehdyn tutkimuksen luotettavuutta. Tutkittaessa työn luotettavuutta, voidaan käyttää erilaisia mittaus- ja tutkimustapoja. Tutkimuksen reliaabelius tarkoittaa mitattavien tuloksien toistettavuutta. Eli *reliaabelius* tarkoittaa siis sen kykyä antaa ei-sattumanvaraisia tuloksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että jos kaksi tutkijaa päätyy samankaltaisiin tuloksiin suorittaessaan tutkimuksen uudelleen samoissa olosuhteissa. (Hirsijärvi 2010, 231)

Toisena tutkimuksen arvointiin liittyvissä käsitteissä voidaan mainita validius eli pätevyys. *Validiteetillä* tarkoitetaan mittarin tai tutkimusmenetelmän kykyä mitata juuri sitä, mitä on tarkoituskin. Mittarit ja menetelmät eivät joka kerta vastaa todellisuutta, mitä on kuviteltu. Se saattaa esimerkiksi tapahtua niin, että kyselylomakkeiden kysymyksiin on saatu vastaukset, mutta vastaajat ovat voineet ymmärtää monet kysymykset eritavalla kuin tutkija on ne tarkoittanut. Jos tutkija tämän jälkeen käsittelee saadut tulokset edelleen oman alkuperäisen ajattelumallin mukaisesti, tuloksia ei voida pitää pätevinä tai tosina. Hirsijärvi 2010, 231)

Kaikkien tutkimuksien luotettavuutta ja pätevyyttä tulisi kuitenkin jollakin tapaa arvioida, vaikka edellä mainittuja termejä ei haluttaisikaan käyttää. Laadullisen tutkimuksen luotettavuutta lisää tarkka selostus tutkimuksen toteuttamisesta. Esimerkiksi olisi hyvä, jos haastattelututkimuksessa kerrotaisiin tarkasti olosuhteista ja paikoista, joissa aineisto kerättiin kasaan. Samoin olisi hyvä mainita haastatteluihin käytetty aika sekä mahdolliset häiriötekijät ja virhetulkinnat. (Hirsijärvi 2010, 232)

Oman tutkimukseni luotettavuutta ja pätevyyttä pyrin parantamaan juuri sillä, että lähetin haastattelukysymykseni haastateltaville muutaman päivää ennen, kun heitä haastattelin. Tällöin pystyin keskustelemaan ennen haastatteluani, että onko heillä kysyttävää kysymyksistä ja ovatko he ymmärtäneet ne kaikki oikein. Tässä korostui tutkimukseni validiteetti. Mielestäni tulokset joita sain ovat päteviä,

koska haastatteluissa olleet henkilöt olisivat pystyneet kysymään minulta apua epäselvyyksien korjaamiseksi. Haastatteluideni jälkeen kirjasin myös tulokset työhöni mahdollisimman nopeasti, jotta oma käsitykseni haastateltavien tulkinnoista ei muuttuisi. Uskon, että jos tekisin haastattelut nyt uudestaan, päädyttäisiin hyvin samankaltaisiin lopputuloksiin.

Tutkimukseni teoria- ja empiriaosuuden pohjalta voidaan todeta, että kappaletavarakuljetuksien haasteet meriviennissä suuntautuvat hyvin pitkälti ulkoisiin tekijöihin. Saamieni tuloksien perusteella voidaan todeta, että merivienti on hyvin riippuvainen tämän hetkisestä taloudentilanteesta, lainsäädöksistä sekä yritysten tuotannoista. Tulevaisuudessa yhä enemmän merivienti tulee olemaan ympäristömääräyksien ja muiden direktiivien ympäröimänä, mikä saattaa pakottaa alan yrityksiä siirtämään toimintojaan halvempiin maihin.

Tutkimuksesta saamieni tietojen perusteella voidaan todeta, että merivientialalla tullaan seuraavien vuosien aikana näkemään mielenkiintoisia muutoksia, mutta samalla myös uusia mahdollisuuksia. Kilpailu on alalla todella kovaa tällä hetkellä eikä se näytä hellittävän tulevaisuudessakaan. Luultavasti tulemme tulevaisuudessa näkemään varustamoiden ja huolinta-alan liikkeiden yhdistymistä, jotta paras mahdollinen tehokkuus yritysten toiminnalle olisi mahdollista. Huolinta-alan yritykset joutuvat todenteolla pohtimaan tulevaisuuden strategioitaan pysyäkseen alalla kilpailukykyisinä ja ennen kaikkea harjoittamaan tuottoisaa tulosta.

Mielestäni yritysten tulisi nyt todenteolla ryhtyä pohtimaan ratkaisuja tulevaisuuden haasteisiin. Jotta yritys pystyisi selviytymään tulevaisuuden haasteista, täytyisi heillä olla selkeät suunnitelmat niiden kohtaamiseen. Empiirisen tutkimuksen perusteella, tärkeimpiä huomioon otettavia seikkoja ovat esimerkiksi ympäristömääräykset, lainsäädökset, kilpailutilanne ja tuloksellisuuden jatkuminen. Mikäli yritys pystyy reagoimaan näihin haasteisiin nopeasti ja tehokkaasti, tulee heillä olemaan selkeää kilpailuetua kyseisellä alalla verrattuna muihin yrityksiin.

Opinnäytetyöni tarkoituksena oli selvittää kappaletavarakuljetuksien haasteista ja tulevaisuuden näkymistä meriliikenteessä kolmansiin maihin. Mielestäni tutkimuksessani sain paljon hyödyllistä tietoa koskien kyseistä tutkimuskohdetta. Työni teoriaosuus olisi voinut olla mielestäni yksityiskohtaisempi ja keskittynyt enemmän ongelmiin, mutta mielestäni se tukee hyvin tutkimuksen empiriaosuutta. Mielestäni työni teoreettinen osuus antaa kattavan tiedon merivientialasta työn lukijalle. Teoriaosuuden luettuaan hänen on helpompi ymmärtää empiirisen osuuden tutkimuskysymyksiä ja niiden perusteella saatuja tuloksia.

Kaikki haastattelemistani henkilöistä ovat työskennelleet meriviennin parissa jo useita vuosia ja heillä on runsaasti asiantuntemusta sekä näkemystä. Uskonkin, että valitsemani haastateltavat henkilöt tavoitti tutkimuksen vaatimat kriteerit. Mielestäni vastauksia voidaan pitää hyvin pätevinä tutkimuksen kannalta.

Tutkimukseni tavoitteena oli selvittää, mitkä ovat kappaletavarakuljetusten haasteet nykypäivänä ja tulevaisuudessa ja mitkä asiat tulevat vaikuttamaan meriviennin tulevaisuuteen. Tavoitteenani oli tuoda esille kehittämistarpeita ja uhkatekijöitä ennen kaikkea huolitsijan näkökulmasta katsottuna. Tutkimuksen tavoitteena oli myös hyödyntää tietoa työssäni merikuljetusalalla, sekä välittää tutkielmassani saama tieto yritykselle, jonka alaisuudessa työskentelen. Mielestäni tutkimustavoitteisiin päästiin ja tutkimusongelmaan löydettiin vastauksia.

Tutkimuksen teko on ollut mielestäni erittäin opettavainen ja mielenkiintoinen prosessi. Opinnäytetyön tekeminen työni ohessa osoittautui haasteelliseksi ja esimerkiksi aikataulun hallintaan tuli kiinnittää erityistä huomiota. Toki työ huolitsijana on selventänyt ja helpottanut tutkimuksen tekemistä. Loppujen lopuksi prosessi eteni mielestäni melko sujuvasti ja valmistui suunnittelun aikataulun mukaisesti. Mikäli joutuisin nyt tekemään työn uudestaan, keskittyisin työn aikatauluttamiseen sekä hyödyllisen tiedon keräämiseen vahvemmin. Mielestäni tämä opinnäytetyö vastaa hyvin ennakkoon ajatelluista tavoitteistani. Olen tyytyväinen lopputulokseen.

Jatkotutkimusehdotukset

Opinnäytetyöstäni voisi tehdä montakin kiinnostavaa jatkotutkimusta. Omasta mielestäni ehkä kaikista mielenkiintoisimmat jatkotutkimukset voisivat olla tutkimus merikuljetusten haasteista varustamoiden näkökulmasta. Toisena todella mainiona tutkimuksena voisi olla ympäristöasioiden vaikutus meriliikenteeseen.

LÄHTEET

- Finpro. Vientiprosessiopas Tarjouspyynnöstä tavarantoimitukseen, 2013.
http://www.finpro.fi/c/document_library/get_file?uuid=4c3afb57-e3eb-4b0e-9c97-f0e14099c7f5&groupId=10304
- FINTRA, Vientiopas. 2003. Multiprint Oy. Helsinki
- FINTRA, Vientikaupan asiakirjat 2007. Multiprint Oy. Helsinki
- Heikkilä, T. Tilastollinen tutkimus. 2008. Edita Oy. Helsinki
- Hirsijärvi, S. Tutki ja kirjoita. 2010. Tammi. Hämeenlinna
- Hörkkö, H. Huolinta-alan käsikirja. 2010. Suomen Spedservice Oy. Helsinki
- Inspection 4 Industry LLC. Seaworthy packing procedure, 2013.
<http://www.inspection-for-industry.com/seaworthy-packing-procedure.html>
- Karhunen J, Honkanen, S. Kansainväliset tavarakuljetukset. 2007. Sho Business Development Oy
- Kauppakamari, Ulkomaankaupan kuljetus, huolinta ja tullaus. 2013. Helsingin kamari Oy
- Kauppakamari 2013. Merenkulku tarvitsee lisääikaa. Viitattu 23.4.2014
<http://kauppakamari.fi/2013/12/30/merenkulku-tarvitsee-lisaaikaa/>
- Logistiikan maailma 2014. Logistiikan käsitteet ja termit. Viitattu 26.3.2014.
http://www.logistiikanmaailma.fi/wiki/Logistiikan_k%C3%A4sitteet_ja_termit#Logistiikan_merkitys
- Melin, K. Ulkomaankaupan menettelyt. 2011. Amk kustannus Oy
- Merenkululaitos. Suomen konttikuljetukset meritse, 2008. Helsinki. Viitattu 19.2.2014.

Oppaat verkossa, 2010. Suomen kuljetusopas. Viitattu 12.3.2014.

www.kuljetusopas.com

Ritvanen, V. Logistiikka PK-yrityksissä. 2007. WSOY oppimateriaalit Oy

Tapaninen, U. Merenkulun logistiikka. 2013. Otatieto. Tampere

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 17.2.2014.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/vienti/vienti_eun_ulkopuolelle/index.jsp

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 28.3.2014. http://www.tulli.fi/fi/suomen_tulli/

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 8.4.2014.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/index.jsp

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 8.4.2014.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/kumppanuusasiakas/index.jsp

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 8.4.2014.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/pienasiakas/index.jsp

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 8.4.2014.

http://www.tulli.fi/fi/yrityksille/asiakkaana_tullissa/avainasiakas/index.jsp

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 27.4.2014.

<http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/katsaukset/tiedotteet/yhteen veto07022014/index.html?bc=1468>

Suomen Tulli, 2014. Viitattu 16.4.2014

http://www.tulli.fi/fi/tiedotteet/ulkomaankauppatilastot/tilastot/kuljetukset/kuljetukset12/liitteet/2013_M08.pdf

Suomen huolintaliikkeiden liitto. PSYM 2000. Viitattu 18.3.2014.

http://ek2.ek.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/liitetiedostot/psym/PSYM_2000_netti.pdf

Suomen huolintaliikkeiden liitto. PSYM 2000. Viitattu 18.3.2014.

<http://ek2.ek.fi/huolintaliikkeidenliitto/fi/sopimusehdot/index.php>

LIITE 1

Haastattelukysymykset

Nimi?

Työnkuvaus?

Kuinka monta vuotta olet työskennellyt Merivientialalla?

Huolinta

Miten näet huolintaliikkeiden tulevaisuuden?

Mitkä ovat huolitsijan näkökulmasta yleisimmät haasteet tai ongelmat kappaletavarakuljetuksissa? Kuinka niistä selvittää?

Uuden direktiivin mukaan aluksien polttoaineiden rikkihaittoisuutta lasketaan yhdestä prosentista 0,1 prosenttiin vuoden 2015 alusta. Kuinka uskot sen vaikuttavan Huolitsijoiden toimintaan?

Mitkä tekijät vaikuttavat mielestäsi nykypäivänä huolintaliikkeiden kilpailuun? tulevaisuudessa?

Merivienti

Mihin suuntaan ja miten merivienti on mielestäsi kehittynyt viimeisen 10 vuoden aikana?

Miten uskot meriviennin kehittyvän tulevaisuudessa?

Mitkä tekijät voisivat mielestäsi vaikuttaa negatiivisesti merivientiin? positiivisesti?

Kappaletaravakuljetukset

Kuinka näet kappaletavarakuljetuksien kilpailevan konttikuljetuksille nyt ja tulevaisuudessa?

Mitkä ovat mielestäsi kappaletavarakuljetusten plussat ja miinukset?

Kuinka kappaletavarakuljetuksien prosessia voisi mielestäsi kehittää/parantaa?

Yritys

Miten yrityksenne on varautunut tulevaisuuden haasteisiin?